

Bruxelles, 17 marzo 2016
(OR. en)

6885/16

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0157 (COD)**

**CODEC 264
TRANS 70
MAR 85
FIN 149
PE 34**

NOTA INFORMATIVA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti - Risultati dei lavori del Parlamento europeo (Strasburgo, 7-10 marzo 2016)

I. INTRODUZIONE

Il relatore Knut FLECKENSTEIN (S&D) ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione sulla proposta di regolamento recante 136 emendamenti.

Inoltre, erano stati presentati 20 emendamenti da gruppi politici o da gruppi di 40 o più deputati (emendamento 137 dal gruppo EFDD, emendamenti 138-145 dal gruppo Verts/ALE, emendamenti 150-156 dal gruppo ECR ed emendamenti 146-149 da 40 o più deputati). L'emendamento 148 consisteva in una proposta volta a respingere la proposta della Commissione.

II. DISCUSSIONE

La discussione relativa alla proposta ha avuto luogo il 7 marzo 2016.

Il relatore Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE) ha avviato la discussione e:

- si è detto convinto che la proposta attuale sia migliore delle proposte precedentemente fallite e possa essere sostenuta e che si debbano avviare i negoziati con il Consiglio. A suo avviso:
 - è chiaramente una proposta diversa che non spinge smisuratamente una maggiore competitività per perseguire ideologie liberali. Non si concentra su un'apertura obbligatoria del mercato a qualunque costo, ma piuttosto su una migliore organizzazione dei porti, con persino una limitazione ai prestatori di servizi ove ciò sia necessario e opportuno;
 - la proposta verte sul rafforzamento della competitività, su una maggiore trasparenza, sull'autonomia dei porti e su un controllo non burocratico, e contiene clausole connesse alla garanzia di posti di lavoro dignitosi (ivi inclusa la formazione);
- ha accolto con favore l'approccio pragmatico e cooperativo del Commissario, nonché l'ampia consultazione delle parti interessate;
- ha sottolineato che le organizzazioni di rappresentanza dei porti sono a favore della sua relazione, ma ha ammesso che non tutte sono convinte. I porti del Regno Unito ritengono di non essere coinvolti poiché sono porti privati, i terminalisti polacchi sono contrari per via della maggiore trasparenza e gli armatori non sono entusiasti perché la proposta impedirebbe loro di impiegare manodopera a buon mercato;
- ha dichiarato che, ai fini di un esito positivo dei negoziati, entrambe le parti, quindi anche il Consiglio, devono dar prova di flessibilità e che il commissario Vestager deve presentare una proposta ragionevole sulle esenzioni per categoria nel contesto degli aiuti di Stato a favore dei porti.

Il commissario BULC:

- ha accolto con favore la relazione della commissione TRAN e ha espresso l'auspicio che i triloghi possano iniziare presto, dal momento che la presidenza dei Paesi Bassi è particolarmente interessata a condurre negoziati su questo fascicolo;
- ha sottolineato che, per la Commissione, la proposta rappresenta un fascicolo prioritario per il 2016, dato che i porti svolgono un ruolo fondamentale per il sistema dei trasporti e per l'economia. I porti sono risorse preziose che, come si prefigge la proposta della Commissione, dovrebbero essere preservate e rafforzate, e il regolamento:

- garantirebbe trasparenza finanziaria nell'uso di fondi pubblici per i porti, assicurando condizioni eque di concorrenza tra i porti europei. La Commissione sta lavorando al regolamento generale di esenzione per categoria che dovrebbe esonerare taluni investimenti portuali dalla normativa sugli aiuti di Stato e permettere alla Commissione di concentrarsi sui casi critici. Un primo progetto è stato pubblicato proprio quel giorno per consultazione;
- apporterebbe maggiore chiarezza all'organizzazione e alle procedure di gara dei servizi portuali e cambierebbe la situazione attuale, nella quale è la Corte di giustizia che, basandosi esclusivamente sui principi del trattato, di fatto crea la pertinente politica pronunciandosi caso per caso;
- è importante per la strategia di decarbonizzazione: aumentare l'attrattiva dei porti è essenziale per sviluppare alternative alla congestione delle autostrade ed evitare traffico terrestre e marittimo inutile;
- ha evidenziato l'ampio sostegno alla proposta manifestato, in sede di commissione TRAN, da tutte le principali organizzazioni che rappresentano il settore portuale europeo, i sindacati, le autorità portuali, i terminalisti portuali e i prestatori di servizi portuali;
- ha pienamente sostenuto il dialogo sociale, nonché il miglioramento della formazione e della sicurezza dei lavoratori;
- ha sottolineato che, poiché ogni porto europeo è diverso dagli altri, anziché imporre un modello o un approccio unico, il regolamento è compatibile con tutte le forme di organizzazione, compresi i porti privati;
- in risposta ad alcune critiche alla proposta, si è detta disposta a esaminare le disposizioni relative ai diritti portuali in sede di trilogia e a trovare soluzioni per i porti privati (ciò non dovrebbe tuttavia condurre ad abusi di posizione dominante o a distorsioni della concorrenza), nonché a chiarire talune disposizioni sociali.

A nome del gruppo PPE, Elissavet VOZEMBERG-VRIONIDI (EL):

- ha ricordato che i porti costituiscono uno dei più importanti fattori di crescita, giacché una parte molto considerevole degli scambi dell'UE si avvale delle vie marittime;
- ha accolto con favore la proposta quale contributo all'economia europea e al mercato interno, sottolineando che essa mira a migliorare la qualità complessiva dei servizi portuali mediante la loro modernizzazione, anche rafforzando la trasparenza finanziaria e riducendo l'incertezza giuridica. I porti avrebbero maggiore autonomia in materia di diritti portuali, il che aumenterebbe la concorrenza tra i porti dell'UE e rispetto a quelli dei paesi terzi. Si è tenuto conto della situazione dei porti più piccoli, che sono stati in parte sottratti alla burocrazia.

A nome del gruppo S&D, Lucy ANDERSON (UK):

- raccomanda il respingimento della proposta a nome dei deputati laburisti. Sebbene questi ultimi non si oppongano all'idea di introdurre misure dell'UE equilibrate e progressive in materia di porti, nonostante i lodevoli sforzi compiuti dal relatore, la proposta non raggiunge tale obiettivo neanche in seguito agli emendamenti della commissione TRAN. Essa contiene buone disposizioni in materia di formazione e di promozione di buone pratiche sui requisiti minimi per le procedure di gara, ma nel complesso ciò non è sufficiente;
- ha criticato specificatamente il fatto che:
 - le disposizioni volte a disciplinare i diritti portuali rappresenterebbero ancora un onere amministrativo per i porti e non garantirebbero chiarezza giuridica;
 - dal 2012 non si è effettuata alcuna nuova valutazione d'impatto malgrado il nuovo accordo interistituzionale;
 - l'articolo 8 non tutela sufficientemente il diritto dei sindacati di promuovere azioni collettive legittime e l'articolo 10 omette di prevedere il trasferimento obbligatorio del personale;
 - ai porti non è richiesto di consultare specificatamente esperti ambientali e le comunità locali.

A nome del gruppo ECR, Peter VAN DALEN (NL):

- ha giudicato eccellente il risultato raggiunto tra il relatore e i gruppi PPE, ALDE ed ECR, anche grazie all'approccio pragmatico adottato:
 - meno burocrazia e minori oneri sociali sui porti rispetto alla proposta iniziale;
 - i porti possono decidere come organizzarsi; è l'Europa che si adatta alla situazione nelle diverse regioni degli Stati membri, e non viceversa;
 - l'apertura obbligatoria del mercato non è più all'ordine del giorno;
 - un'esenzione per i porti privati, che tiene conto, in modo specifico, della situazione dei porti nel Regno Unito;
- è del parere che non sarebbe ragionevole respingere la proposta, poiché si rischierebbe la piena applicazione ai porti delle norme in materia di concorrenza, con i problemi che ne conseguirebbero. Egli ha pertanto esteso a tutti, compreso il suo stesso gruppo, l'invito a sostenere la proposta.

A nome del gruppo ALDE, Gesine MEISSNER (DE):

- ha ricordato che la diversità dei porti europei rende molto difficile la composizione di un pacchetto equilibrato in materia di porti. Questo è il terzo tentativo e si spera che questa volta giunga a buon fine;

- ritiene che il relatore abbia conseguito il giusto equilibrio e trovato un vero terreno d'intesa, come testimoniato anche dalle dichiarazioni rese dagli oratori dei gruppi S&D ed ECR: per uno non si è fatto abbastanza in materia di diritti sociali, per l'altro si è fatto troppo;

- ha dichiarato che allo stesso modo non tutti i membri del gruppo ALDE sono soddisfatti a causa delle esenzioni contemplate dalla proposta (esclusione dei servizi di movimentazione e dei piloti, restrizioni riguardo a taluni altri servizi), ma ritengono che questa sia una base da cui procedere;
- ha sottolineato l'importanza di far avanzare il fascicolo al fine di stabilire alcune norme comuni, trasparenza finanziaria e un po' più concorrenza nel settore, garantendo buone condizioni per i lavoratori e incentivi a investire nei porti, un obiettivo che la proposta consegue.

A nome del gruppo GUE/NGL, Stelios KOULOGLOU (EL):

- ha espresso apprezzamento per i miglioramenti apportati alla proposta della Commissione, che inizialmente concerneva soltanto l'organizzazione dei porti e la trasparenza finanziaria. Con l'aiuto delle parti interessate, in particolare dei sindacati, la proposta è ora diversa e può essere sostenuta;
- ritiene che essa fornisca un buon livello di protezione dei lavoratori in termini di salute e sicurezza, rafforzando il loro diritto all'istruzione e alla formazione e fungendo da barriera contro ulteriori attacchi alle condizioni di lavoro;
- ha sottolineato che essa si occupa anche della sostenibilità ambientale dei servizi portuali.

A nome del gruppo Verts/ALE, Keith TAYLOR (UK):

- ha definito la proposta immatura e inefficace e ha chiesto ai deputati di respingere la relazione;
- ha affermato che, nonostante una riduzione delle sue ambizioni, il regolamento sui servizi portuali ancora una volta non affronta le vere questioni dei porti europei, prima fra tutte il conseguimento di una maggiore sostenibilità nel settore dei trasporti. In questo caso i Verdi avrebbero voluto integrare i porti marittimi nel quadro più ampio di una politica dei trasporti sostenibile che affrontasse una vasta gamma di aspetti;
- ha riconosciuto le disposizioni in materia di trasparenza finanziaria, che ritiene però insufficienti a garantire certezza giuridica al settore. Ciò è dovuto allo stretto legame tra la trasparenza finanziaria e gli orientamenti sugli aiuti di Stato e/o le esenzioni per categoria per i porti previsti dalla Commissione. Queste ultime, anziché essere adottate solo nel 2017, avrebbero dovuto essere elaborate parallelamente alla proposta relativa ai porti.

A nome del gruppo EFDD, Jill SEYMOR (UK):

- ha qualificato il regolamento sui servizi portuali come non richiesto né voluto dal Regno Unito, poiché il paese, diversamente dalla maggior parte dell'Europa continentale, possiede porti molto competitivi, per lo più privati;
- ha dichiarato che al referendum sul Brexit del 23 giugno i cittadini del Regno Unito voteranno per uscire e per liberarsi da norme, regole e burocrazia eccessive imposte dall'UE e tornare con il resto del mondo.

A nome del gruppo ENF, Marie-Christine ARNAUTU (FR):

- ha definito la liberalizzazione dei servizi portuali un vecchio mostro marino nelle acque europee già due volte arenatosi;
- ritiene inaccettabile la proposta della Commissione. Da un lato, essa cerca di uniformare i grandi porti europei, che sono organizzati in modi diversi, impedendo così agli Stati membri e agli operatori portuali di strutturare i loro servizi in base all'esperienza acquisita. Dall'altro, pone l'accento sulla necessità di liberalizzare taluni servizi con il pretesto della competitività e di attrarre investimenti. Sarebbe deleterio impedire agli Stati membri di esigere che, per motivi di sicurezza, determinati servizi siano gestiti a livello nazionale;
- ha riconosciuto che alcuni emendamenti presentati dalla commissione TRAN sono positivi, aggiungendo però che nel complesso verrebbe a crearsi un guscio vuoto. Perché armonizzare a qualunque costo? Si vuole veramente che i porti europei passino poco a poco nelle mani di investitori stranieri come il porto del Pireo? Il suo gruppo voterà contro la proposta della Commissione e contro la relazione della commissione TRAN.

Anche gli oratori successivi hanno incentrato i loro interventi principalmente sulla diversità dei porti nell'UE, sulla liberalizzazione dei servizi portuali e sulla protezione sociale. Se la maggior parte degli oratori ha concordato con quanti si erano pronunciati a nome dei gruppi, alcuni hanno espresso un parere diverso:

- Luis de GRANDES PASCUAL (PPE, ES) ha dichiarato che la delegazione spagnola del gruppo PPE voterà contro la relazione poiché essa non è compatibile con l'attuale organizzazione dei porti spagnoli, non riflette l'interesse generale e viola le disposizioni costituzionali degli Stati membri.

- Elżbieta Katarzyna ŁUKACIJEWSKA (PPE, PL) ha contestato la conclusione secondo la quale i porti polacchi riterrebbero problematica la trasparenza. Il problema è che il regolamento non tiene conto della specificità dei porti nell'UE e considera che un approccio comune europeo sia migliore di un'azione intrapresa a livello degli Stati membri. La deputata non può concordare con ciò e la delegazione polacca voterà contro.
- Inés AYALA SENDER (S&D, ES) ha dichiarato di non poter votare a favore per le esenzioni previste per gli aiuti di Stato. Aveva sperato che le nuove norme in materia di porti avrebbero eliminato la concorrenza sleale tra i porti settentrionali, che sono storicamente ricchi perché massicciamente finanziati con aiuti di Stato, e i porti meridionali, che non hanno beneficiato di tali aiuti. Inoltre, le disposizioni relative ai diritti portuali creerebbero problemi per il sistema spagnolo.
- Jacqueline Foster (ECR, UK) ha affermato che i membri del gruppo provenienti da Regno Unito e Polonia sosterranno il respingimento della proposta. La concorrenza tra porti è più propizia all'efficienza di quanto non lo sia un regolamento prescrittivo sulle operazioni interne dei porti. La proposta della Commissione è eccessivamente burocratica e non si addice al sistema di porti privatizzati e orientati al mercato che è proprio del Regno Unito.
- Rosa D'AMATO (EFDD, IT) si è espressa a favore della proposta, precisando che essa tiene conto in modo soddisfacente delle differenze tra gli Stati membri e inoltre arricchisce la politica in materia di porti con una dimensione sociale.

II. VOTAZIONE

Nella votazione dell'8 marzo 2016, la plenaria ha adottato i 136 emendamenti votati dalla commissione. Non sono stati adottati altri emendamenti. L'emendamento 148, teso a respingere la proposta della Commissione, è stato sostenuto da 243 deputati.

La votazione sulla risoluzione legislativa è stata rinviata a una sessione successiva e non si è pertanto conclusa la prima lettura del Parlamento europeo, lasciando aperta la possibilità di raggiungere un accordo in prima lettura. La questione è stata quindi rinviata alla commissione per il commercio internazionale, conformemente all'articolo 61, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento europeo.

Gli emendamenti adottati figurano nell'allegato della presente nota¹.

¹ Gli emendamenti del Parlamento sono stati contrassegnati in modo da indicare le modifiche apportate alla proposta della Commissione. Le aggiunte al testo della Commissione sono evidenziate in *neretto e corsivo*. Le soppressioni sono indicate dal simbolo "■".

Accesso al mercato dei servizi portuali e trasparenza finanziaria dei porti *I**

Emendamenti del Parlamento europeo, approvati l'8 marzo 2016, alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti (COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))²

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Emendamento 1

Proposta di regolamento

Titolo

Testo della Commissione

Proposta di
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che istituisce un quadro normativo per
l'accesso al mercato dei servizi portuali e
la trasparenza finanziaria dei porti
(Testo rilevante ai fini del SEE)

Emendamento

Proposta di
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che istituisce un quadro normativo per
l'organizzazione dei servizi portuali e la
trasparenza finanziaria dei porti
(Testo rilevante ai fini del SEE)

Emendamento 2

Proposta di regolamento

Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) I porti possono contribuire alla competitività a lungo termine delle industrie europee sui mercati mondiali, garantendo nel contempo valore aggiunto e occupazione in tutte le regioni costiere dell'Unione. Al fine di raccogliere le sfide che si presentano al settore del trasporto marittimo, come le inefficienze nella

² La questione è stata rinviata alla commissione competente per un nuovo esame conformemente all'articolo 61, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento del Parlamento (A8-0023/2016).

catena logistica e del trasporto sostenibile, è essenziale che gli interventi enunciati nella comunicazione della Commissione dal titolo "Porti: un motore per la crescita" in materia di semplificazione amministrativa siano attuati congiuntamente al presente regolamento. La complessità delle procedure amministrative per lo sdoganamento, causa di ritardi nei porti, costituisce un ostacolo di prim'ordine alla competitività del trasporto marittimo di corto raggio e all'efficienza dei porti dell'Unione.

Emendamento 3

Proposta di regolamento
Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) Un elevato grado di semplificazione delle procedure doganali può costituire un importante vantaggio economico per un porto in termini di competitività. Onde evitare la concorrenza sleale dei porti e ridurre le formalità doganali che potrebbero nuocere gravemente agli interessi finanziari dell'Unione, è opportuno che le autorità portuali adottino un'ideale ed efficace strategia d'intervento basata sui rischi per evitare distorsioni della concorrenza. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero garantire un efficace monitoraggio periodico di tali procedure e la Commissione dovrebbe valutare l'eventuale necessità di adottare le misure del caso per contrastare la concorrenza sleale.

Emendamento 4

Proposta di regolamento
Considerando 4

Testo della Commissione

(4) La stragrande maggioranza del traffico marittimo dell'Unione transita per i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto. Al fine di conseguire gli obiettivi del presente regolamento in modo proporzionato senza imporre oneri non necessari agli altri porti, è opportuno che il presente regolamento si applichi ai porti della rete transeuropea di trasporto, ciascuno dei quali svolge un ruolo significativo nel sistema europeo dei trasporti, sia perché gestisce più dello 0,1% del totale delle merci UE o del traffico passeggeri, sia perché migliora l'accessibilità regionale delle zone insulari o periferiche, **lasciando impregiudicata, tuttavia, la possibilità che** gli Stati membri **decidano di applicare il presente regolamento anche ad altri porti.** I servizi di pilotaggio effettuati in alto mare non hanno un impatto diretto sull'efficienza dei porti, in quanto non sono utilizzati per le manovre di ingresso e uscita dai porti, e pertanto, non è necessario includerli nel presente regolamento.

Emendamento

(4) La stragrande maggioranza del traffico marittimo dell'Unione transita per i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto. Al fine di conseguire gli obiettivi del presente regolamento in modo proporzionato senza imporre oneri non necessari agli altri porti, è opportuno che il presente regolamento si applichi **unicamente** ai porti **marittimi** della rete transeuropea di trasporto, ciascuno dei quali svolge un ruolo significativo nel sistema europeo dei trasporti, sia perché gestisce più dello 0,1% del totale delle merci UE o del traffico passeggeri, sia perché migliora l'accessibilità regionale delle zone insulari o periferiche. **È tuttavia opportuno che il presente regolamento lasci agli Stati membri la possibilità di decidere se applicarlo o meno ai porti marittimi della rete transeuropea di trasporto globale situati nelle regioni ultraperiferiche. Gli Stati membri dovrebbero inoltre avere la possibilità di introdurre deroghe onde evitare oneri amministrativi sproporzionati per i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto globale il cui traffico annuale non giustifica l'applicazione integrale del presente regolamento.** I servizi di pilotaggio effettuati in alto mare non hanno un impatto diretto sull'efficienza dei porti, in quanto non sono utilizzati per le manovre di ingresso e uscita dai porti, e pertanto, non è necessario includerli nel presente regolamento.

Emendamento 5

**Proposta di regolamento
Considerando 4 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) Il presente regolamento non impone agli enti di gestione dei porti uno

specifico modello di gestione portuale. Purché siano rispettate le norme in materia di accesso al mercato e trasparenza finanziaria, gli attuali modelli di gestione portuale definiti a livello nazionale negli Stati membri possono essere conservati conformemente al protocollo n. 26 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(5) L'articolo 56 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ha l'obiettivo di eliminare le restrizioni alla libera prestazione di servizi nell'Unione europea. Conformemente all'articolo 58 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea tale obiettivo deve essere perseguito nell'ambito delle disposizioni del titolo relativo ai trasporti, e più specificamente dell'articolo 100, paragrafo 2.

Emendamento

soppresso

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) L'autoprestazione di servizi, ovvero quando gli spedizionieri o i prestatori di servizi portuali impiegano personale di loro scelta e forniscono essi stessi i servizi portuali, è disciplinata in una serie di Stati membri per ragioni sociali e di sicurezza. Le parti interessate consultate dalla Commissione durante l'elaborazione della proposta hanno sottolineato che per consentire l'autoprestazione di servizi a livello dell'Unione si dovrebbero adottare ulteriori norme in ambito sociale e della

Emendamento

soppresso

sicurezza al fine di evitare possibili impatti negativi in tali ambiti. In questa fase non appare, pertanto, opportuno disciplinare questo aspetto a livello dell'Unione e lasciare invece agli Stati membri la facoltà di disciplinare o no l'autoprestazione dei servizi portuali. È opportuno, pertanto, che il presente regolamento disciplini esclusivamente la fornitura di servizi portuali dietro remunerazione.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 7

Testo della Commissione

(7) Nell'interesse di una gestione dei porti efficiente, sicura e corretta sul piano ambientale, l'ente di gestione del porto dovrebbe avere la facoltà di chiedere ai prestatori di servizi portuali di dimostrare di essere in possesso dei requisiti minimi necessari per garantire i servizi in modo adeguato. I requisiti minimi in parola dovrebbero essere limitati a una serie di condizioni chiaramente definita e relativa alle qualifiche professionali degli operatori, **compresa la formazione, e alle attrezzature richieste e a condizione che detti requisiti siano trasparenti, non discriminatori, obiettivi e pertinenti ai fini della fornitura** di servizi portuali.

Emendamento

(7) Nell'interesse di una gestione dei porti efficiente, sicura e corretta sul piano ambientale, l'ente di gestione del porto dovrebbe avere la facoltà di chiedere ai prestatori di servizi portuali di dimostrare di essere in possesso dei requisiti minimi necessari per garantire i servizi in modo adeguato. I requisiti minimi in parola dovrebbero essere limitati a una serie di condizioni chiaramente definita e relativa alle qualifiche professionali degli operatori, **alle attrezzature necessarie ai fini della prestazione dei servizi portuali del caso, alla disponibilità del servizio e alla conformità ai requisiti in materia di sicurezza marittima.** Detti requisiti **minimi dovrebbero tener conto altresì dei requisiti ambientali, come pure degli standard sociali nazionali e dell'onorabilità del prestatore** di servizi portuali.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Tutti i prestatori di servizi, in particolare se si tratta di un nuovo operatore di mercato, dovrebbero dimostrare la propria capacità di erogare servizi a un numero minimo di imbarcazioni avvalendosi del personale e delle attrezzature di cui dispone. I prestatori di servizi dovrebbero applicare le disposizioni e le norme pertinenti, incluse la vigente legislazione sul lavoro, i contratti collettivi applicabili e i requisiti di qualità del porto interessato.

Emendamento 10

**Proposta di regolamento
Considerando 7 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(7 ter) Nel determinare se un prestatore di servizi soddisfa il requisito dell'onorabilità, lo Stato membro dovrebbe valutare se sussistono validi motivi di dubitare dell'onorabilità del prestatore di servizi portuali, del relativo gestore e di qualunque altro soggetto pertinente che lo Stato membro potrà definire, come condanne o sanzioni inflitte in qualsiasi Stato membro per gravi illeciti o violazioni della normativa dell'Unione e nazionale applicabile, anche nei seguenti settori: diritto della sicurezza sociale, diritto del lavoro, diritto in materia di sicurezza sul lavoro, diritto in materia di salute e diritto ambientale.

Emendamento 11

**Proposta di regolamento
Considerando 7 quater (nuovo)**

(7 quater) Conformemente al regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio^{Ibis} e alla sentenza della Corte di giustizia dell'11 gennaio 2007 nella causa C-251/04, Commissione v. Repubblica ellenica^{Iter}, in base alla quale è errato evincere che i servizi di rimorchio possono essere assimilati a un servizio di trasporto marittimo, è possibile, per ragioni di sicurezza marittima e tutela dell'ambiente, che i requisiti minimi prevedano che le navi utilizzate per le operazioni di rimorchio od ormeggio siano registrate nello Stato membro del porto interessato e battano bandiera dello stesso.

^{Ibis} *Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7).*

^{Iter} *Sentenza della Corte di giustizia, dell'11 gennaio 2007, nella causa C-251/04, Commissione v. Repubblica ellenica, C-251/04, ECLI:EU:C:2007:5.*

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 10

(10) Poiché i porti si trovano all'interno di aree geografiche limitate, in alcuni casi l'accesso al mercato potrebbe essere soggetto a limitazioni dovute alla carenza di spazi o al fatto che gli spazi sono riservati a determinate tipologie di attività conformemente a un piano di sviluppo ufficiale che stabilisca in modo

soppresso

trasparente la destinazione di tali spazi e in linea con la pertinente legislazione nazionale, ad esempio i piani regolatori a livello urbano e nazionale.

Emendamento 13

Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) Il sistema portuale dell'Unione è estremamente variegato e comprende numerosi modelli differenti di organizzazione dei servizi portuali. Pertanto, l'adozione di un sistema unico non risulterebbe opportuna. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente dovrebbe avere la possibilità di limitare il numero di prestatori di un servizio portuale, ove le circostanze lo richiedano.

Emendamento 14

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione

Emendamento

(11) L'eventuale intenzione di limitare il numero dei prestatori di servizi portuali dovrebbe essere pubblicata in anticipo da parte ***dell'autorità competente ed essere pienamente giustificata, al fine di dare alle parti interessate l'opportunità di formulare le loro osservazioni.*** Le eventuali limitazioni dovrebbero basarsi su criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

(11) L'eventuale intenzione di limitare il numero dei prestatori di servizi portuali dovrebbe essere pubblicata in anticipo da parte ***dell'ente di gestione del porto o dell'autorità competente.*** Le eventuali limitazioni dovrebbero basarsi su criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

Emendamento 15

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione

(12) **Per essere aperta e trasparente** la procedura di **selezione** dei prestatori di servizi portuali, e i relativi risultati, dovrebbero essere resi pubblici, **trasmettendo la documentazione integrale alle** parti interessate.

Emendamento

(12) La procedura di **scelta** dei prestatori di servizi portuali, e i relativi risultati, dovrebbero essere resi pubblici **e dovrebbero essere non discriminatori, trasparenti e aperti a tutte le** parti interessate.

Emendamento 16

**Proposta di regolamento
Considerando 13**

Testo della Commissione

(13) Qualora il numero di prestatori di servizi portuali sia soggetto a limiti, la procedura di selezione degli stessi deve seguire i principi e la metodologia di cui alla direttiva .../... [concessione]⁷, compresi la soglia e il metodo per determinare il valore dei contratti e la definizione delle modifiche sostanziali e gli elementi relativi alla durata del contratto.

Emendamento

soppresso

⁷ Proposta di direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (COM 2011) 897 definitivo.

Emendamento 17

**Proposta di regolamento
Considerando 13 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) Nella sua comunicazione interpretativa del 1° agosto 2006 relativa al diritto comunitario applicabile alle aggiudicazioni di appalti non o solo parzialmente disciplinate dalle direttive "appalti pubblici" (2006/C 179/02), la Commissione ha definito un quadro

chiaro per le procedure di selezione che non rientrano nell'ambito di applicazione delle direttive sugli appalti pubblici e che non sono aggiudicate sotto forma di concessioni.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Il ricorso agli obblighi di servizio pubblico che comportano una limitazione del numero di prestatori di un servizio portuale dovrebbe essere ammesso soltanto per ragioni di interesse pubblico al fine di assicurare l'accessibilità dei servizi portuali a tutti gli utenti, la disponibilità di tali servizi per tutto il corso dell'anno e l'accessibilità economica di tali servizi a *determinate categorie* di utenti.

Emendamento

(14) Il ricorso agli obblighi di servizio pubblico che comportano una limitazione del numero di prestatori di un servizio portuale dovrebbe essere ammesso soltanto per ragioni di interesse pubblico al fine di assicurare l'accessibilità dei servizi portuali a tutti gli utenti, la disponibilità di tali servizi per tutto il corso dell'anno, l'accessibilità economica di tali servizi a una determinata categoria di utenti *od operazioni portuali sicure o sostenibili sotto il profilo ambientale.*

Emendamento 19

Proposta di regolamento Considerando 18

Testo della Commissione

(18) Le autorità competenti designate in uno Stato membro dovrebbero poter decidere se assicurare esse stesse i servizi portuali *mediante obblighi di servizio pubblico* o se affidare la fornitura di tali servizi direttamente a un operatore interno. Qualora l'autorità competente decida di fornire essa stessa i servizi in parola, la prestazione dei servizi può avvenire mediante agenti impiegati dall'autorità competente o su commissione della stessa. Se una tale limitazione è applicata in tutti i porti della TEN-T nel territorio di uno Stato membro, la Commissione ne dovrebbe essere informata. Nei casi in cui

Emendamento

(18) *L'ente di gestione del porto* o le autorità competenti designate in uno Stato membro dovrebbero poter decidere se assicurare esse stesse i servizi portuali o se affidare la fornitura di tali servizi direttamente a un operatore interno. Qualora l'autorità competente decida di fornire essa stessa i servizi in parola, la prestazione dei servizi può avvenire mediante agenti impiegati dall'autorità competente o su commissione della stessa. Se una tale limitazione è applicata in tutti i porti *marittimi* della TEN-T nel territorio di uno Stato membro, la Commissione ne dovrebbe essere informata. Nei casi in cui

le autorità competenti di uno Stato membro *si avvalgano di tale possibilità*, la fornitura di servizi portuali da parte di operatori interni dovrebbe essere limitata esclusivamente al porto o ai porti per i quali tali operatori sono stati designati. In questi casi, inoltre, è opportuno che i diritti per i servizi portuali applicati da tali operatori siano soggetti *alla vigilanza di un organismo* indipendente.

le autorità competenti di uno Stato membro *prestino un servizio portuale in regime di obblighi di servizio pubblico*, la fornitura di servizi portuali da parte di operatori interni dovrebbe essere limitata esclusivamente al porto o ai porti per i quali tali operatori sono stati designati. In questi casi, inoltre, è opportuno che i diritti per i servizi portuali applicati da tali operatori siano soggetti *a vigilanza* indipendente.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 19

Testo della Commissione

(19) È opportuno che gli Stati membri conservino il potere di garantire un adeguato livello di protezione sociale al personale delle imprese che forniscono servizi portuali. Il presente regolamento *lascia* impregiudicata l'applicazione della legislazione sociale e del lavoro in vigore negli Stati membri. *In caso di limitazione del numero di prestatori di servizi portuali*, laddove la conclusione di un contratto di servizio portuale possa comportare il cambiamento dell'operatore di un servizio portuale, *le autorità competenti devono poter chiedere all'operatore prescelto di applicare* le disposizioni della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti¹¹.

¹¹ GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16.

Emendamento

(19) È opportuno che gli Stati membri conservino il potere di garantire un adeguato livello di protezione sociale al personale delle imprese che forniscono servizi portuali. Il presente regolamento *dovrebbe lasciare* impregiudicata l'applicazione della legislazione sociale e del lavoro in vigore negli Stati membri *e dovrebbe tenere pienamente conto dell'articolo 28 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea*. Laddove la conclusione di un contratto di servizio portuale possa comportare il cambiamento dell'operatore di un servizio portuale, *l'autorità competente, in caso di trasferimento del personale, dovrebbe esigere che l'operatore prescelto applichi* le disposizioni della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti.

¹¹ GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 bis) In un settore altamente complesso e competitivo come quello dei servizi portuali, la formazione dei nuovi assunti e la formazione continua del personale sono essenziali per garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori portuali, la qualità dei servizi e la competitività dei porti dell'Unione. Gli Stati membri dovrebbero adottare le misure necessarie per assicurare che tutti i lavoratori portuali ricevano una formazione adeguata. Il comitato per il dialogo sociale nel settore portuale a livello dell'Unione dovrebbe poter mettere a punto orientamenti per la definizione di obblighi in materia di formazione con l'obiettivo di garantire un'elevata qualità dell'istruzione e della formazione dei lavoratori portuali, ridurre al minimo il rischio di incidenti e tenere conto delle esigenze future del settore alla luce dei cambiamenti tecnologici e logistici derivanti dalle esigenze dei clienti.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Considerando 19 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 ter) Il settore portuale europeo è confrontato con una serie di sfide che ne possono condizionare la competitività e la dimensione sociale. Tra tali sfide figurano: l'incremento delle dimensioni delle imbarcazioni, la concorrenza di porti esterni all'Unione, il crescente potere di mercato derivante da alleanze tra compagnie di navigazione, l'esigenza di negoziare tempestivamente nuovi modelli

di lavoro e fornire adeguata formazione mirata all'innovazione tecnologica e ridurre l'impatto sociale, i crescenti volumi sempre più raggruppati, la mancanza di investimenti adeguati nelle infrastrutture sulla terraferma, la rimozione delle barriere amministrative nel mercato interno, lo scenario energetico in mutazione e le crescenti pressioni sociali e ambientali. È opportuno che gli Stati membri, in cooperazione con le parti sociali, affrontino tali sfide e adottino provvedimenti al fine di salvaguardare la competitività del settore ed evitare condizioni di lavoro precarie nei porti, nonostante le fluttuazioni della domanda di lavoratori portuali.

Emendamento 23

**Proposta di regolamento
Considerando 19 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quater) La Commissione e gli Stati membri dovrebbero sostenere tutti i modelli di organizzazione del lavoro portuale che garantiscono impieghi di qualità e condizioni di lavoro sicure. Eventuali adeguamenti necessari dovrebbero essere promossi unicamente mediante negoziati tra le parti sociali, e la Commissione dovrebbe tenere debitamente conto dei risultati di tali negoziati.

Emendamento 24

**Proposta di regolamento
Considerando 19 quinquies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quinquies) L'automazione e l'innovazione tecnologica offrono l'opportunità di migliorare l'efficienza e

la sicurezza dei porti. Prima di introdurre modifiche rilevanti, i datori di lavoro e le organizzazioni sindacali dei lavoratori portuali dovrebbero cooperare al fine di garantire la necessaria formazione e riqualificazione e individuare soluzioni comuni per ridurre gli effetti negativi di tali sviluppi sulla salute e la sicurezza sul posto di lavoro e l'occupabilità.

Emendamento 25

Proposta di regolamento Considerando 20

Testo della Commissione

(20) In molti porti l'accesso al mercato per i prestatori di servizi di movimentazione merci e di terminal passeggeri è garantito mediante contratti pubblici di concessione. Si tratta di contratti che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva .../... [concessione]. Di conseguenza, il capo II del presente regolamento non dovrebbe applicarsi alle disposizioni dei servizi di movimentazione merci e passeggeri, *ma è opportuno che gli Stati membri mantengano la libertà di applicare comunque le disposizioni di tale capo ai due servizi in parola. Per altri tipi di contratti* utilizzati dalle autorità pubbliche per concedere l'accesso al mercato ai servizi di movimentazione merci e terminal passeggeri, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha confermato che le autorità competenti sono vincolate al rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione quando concludono siffatti contratti. Tali principi sono pienamente applicabili alla fornitura di qualsiasi servizio portuale.

Emendamento

(20) Il capo II del presente regolamento non dovrebbe applicarsi alle disposizioni dei servizi di movimentazione merci e passeggeri. **Per i tipi di contratti diversi da quelli di concessione**, utilizzati dalle autorità pubbliche per concedere l'accesso al mercato ai servizi di movimentazione merci e terminal passeggeri, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha confermato che le autorità competenti sono vincolate al rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione quando concludono siffatti contratti. Tali principi sono pienamente applicabili alla fornitura di qualsiasi servizio portuale.

Emendamento 26

Proposta di regolamento Considerando 20 bis (nuovo)

(20 bis) Conformemente alla risoluzione A.960 dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI), ogni settore di pilotaggio richiede esperienze e conoscenze locali altamente specializzate da parte del pilota. Considerando che l'OMI riconosce l'adeguatezza di un'amministrazione regionale o locale del pilotaggio, quest'ultimo non dovrebbe essere soggetto alle disposizioni di cui al capo II del presente regolamento.

Emendamento 27

**Proposta di regolamento
Considerando 21 bis (nuovo)**

(21 bis) Il Meccanismo per collegare l'Europa prevede che i porti della rete transeuropea dei trasporti possano beneficiare di sovvenzioni dell'Unione nell'ambito del periodo 2014-2020 in corso. Inoltre, la Commissione intende definire un quadro rivisto sugli aiuti di Stato ai porti e, dal momento che la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio^{1bis} stabilisce altresì un nuovo quadro legislativo per i contratti di concessione che interesserà anche i servizi portuali in regime di concessione, è necessario introdurre nel presente regolamento norme rigorose in materia di trasparenza dei flussi finanziari onde evitare situazioni di dumping o di concorrenza sleale tra i porti dell'Unione.

^{1bis} Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag.

1).

Emendamento 28

Proposta di regolamento Considerando 22

Testo della Commissione

(22) È necessario imporre agli enti di gestione dei porti che ricevono finanziamenti pubblici, e che operano anche in qualità di prestatori di servizi, l'obbligo di mantenere una contabilità separata per distinguere le attività svolte in quanto ente di gestione del porto da quelle svolte su base concorrenziale, al fine di mantenere condizioni eque di concorrenza, trasparenza nell'attribuzione e nell'uso di fondi pubblici e per evitare distorsioni del mercato. In ogni caso è opportuno garantire il rispetto della normativa sugli aiuti di Stato.

Emendamento

(22) È necessario imporre agli enti di gestione dei porti che ricevono finanziamenti pubblici, e che operano anche in qualità di prestatori di servizi, l'obbligo di mantenere una contabilità separata per distinguere le attività ***finanziate con fondi pubblici*** svolte in quanto ente di gestione del porto da quelle svolte su base concorrenziale, al fine di mantenere condizioni eque di concorrenza, trasparenza nell'attribuzione e nell'uso di fondi pubblici e per evitare distorsioni del mercato. In ogni caso è opportuno garantire il rispetto della normativa sugli aiuti di Stato.

Emendamento 29

Proposta di regolamento Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(22 bis) I porti marittimi con un fatturato inferiore alla soglia di cui alla direttiva 2006/111/CE della Commissione dovrebbero conformarsi agli obblighi di trasparenza previsti all'articolo 12 del presente regolamento in modo proporzionato, senza essere soggetti a oneri amministrativi eccessivi.

Emendamento 30

Proposta di regolamento Considerando 22 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(22 ter) Per assicurare una concorrenza leale e ridurre gli oneri amministrativi, la Commissione dovrebbe chiarire per iscritto il concetto di aiuti di Stato relativamente al finanziamento delle infrastrutture portuali, tenendo conto del fatto che le infrastrutture pubbliche di accesso e di difesa, sia marittime che terrestri, che sono accessibili a tutti i potenziali utenti in modo paritario e non discriminatorio, come pure le infrastrutture legate alla prestazione di servizi non economici di interesse generale, presentano una natura non economica in ragione del loro fine pubblico prevalente; tali infrastrutture rientrano nella responsabilità dello Stato di rispondere alle esigenze generali della popolazione.

Emendamento 31

**Proposta di regolamento
Considerando 22 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(22 quater) Inoltre, la Commissione dovrebbe, in maniera tempestiva e in consultazione con il settore, determinare quali investimenti pubblici nelle infrastrutture portuali rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione (regolamento generale di esenzione per categoria)^{1bis}.

^{1bis} Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

Emendamento 32

Proposta di regolamento Considerando 23

Testo della Commissione

(23) I diritti per i servizi portuali applicati dai prestatori di tali servizi che non sono stati designati in conformità di una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria **presentano un rischio maggiore di tariffe abusive, data la situazione di monopolio o oligopolio in cui operano tali** prestatori e per il fatto che **il loro mercato non può essere soggetto alla concorrenza. Lo stesso vale per gli oneri riscossi dagli operatori interni nell'accezione di cui al presente regolamento.** Per tali servizi, in assenza di corretti meccanismi di mercato, è **necessario** definire modalità per garantire che i diritti **che essi riscuotono riflettano le normali condizioni del pertinente mercato** e siano fissati in modo trasparente e non discriminatorio.

Emendamento

(23) I diritti per i servizi portuali applicati dai prestatori di tali servizi che non sono stati designati in conformità di una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria, **e i diritti applicati dai prestatori di servizi di pilotaggio, che non sono esposti a un'effettiva concorrenza, presentano un rischio maggiore di tariffe abusive.** Per tali servizi, in assenza di corretti meccanismi di mercato, è **opportuno** definire modalità per garantire che i diritti **riscossi non siano sproporzionati rispetto al valore economico dei servizi erogati** e siano fissati in modo trasparente e non discriminatorio.

Emendamento 33

Proposta di regolamento Considerando 24

Testo della Commissione

(24) **Per essere efficienti**, è opportuno che i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale di ciascun porto siano fissati in modo trasparente e autonomo, coerentemente con la strategia commerciale e di investimento del porto.

Emendamento

(24) **Il ruolo dell'ente di gestione di un porto è, tra l'altro, quello di agevolare il commercio e fungere da intermediario tra l'industria regionale e gli operatori dei trasporti. Pertanto, ai fini dell'efficienza,** è opportuno che i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale di ciascun porto siano fissati in modo trasparente e autonomo, coerentemente con la strategia commerciale e di investimento del porto.

Emendamento 34

Proposta di regolamento Considerando 25

Testo della Commissione

(25) È opportuno consentire la variazione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale al fine di promuovere il trasporto marittimo di corto raggio e per attrarre navi che presentano una efficienza ambientale, energetica e di emissioni di carbonio nelle operazioni di trasporto superiore alla media, in particolare per le operazioni di trasporto marittimo off-shore o on-shore. In questo modo dovrebbe essere possibile contribuire alle politiche in materia di ambiente e cambiamento climatico e allo sviluppo sostenibile dei porti e delle zone circostanti, in particolare grazie alla riduzione dell'impatto ambientale delle navi che attraccano e stazionano nei porti.

Emendamento

(25) È opportuno consentire la variazione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale, ***che costituisce uno strumento importante per l'ente di gestione del porto. I diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono variare*** al fine, ***per esempio***, di promuovere il trasporto marittimo di corto raggio e per attrarre navi che presentano una efficienza ambientale, energetica e di emissioni di carbonio nelle operazioni di trasporto superiore alla media, in particolare per le operazioni di trasporto marittimo off-shore o on-shore. In questo modo dovrebbe essere possibile contribuire alle politiche in materia di ambiente e cambiamento climatico e allo sviluppo sostenibile dei porti e delle zone circostanti, in particolare grazie alla riduzione dell'impatto ambientale delle navi che attraccano e stazionano nei porti.

Emendamento 35

Proposta di regolamento Considerando 26

Testo della Commissione

(26) È ***necessario che siano disponibili strutture adeguate per*** garantire che gli utenti del porto, ai quali è richiesto il pagamento di diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali e/o di diritti per i servizi portuali, siano consultati regolarmente al momento della fissazione o della modifica dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e dei diritti per i servizi portuali. È opportuno che gli enti di gestione dei porti consultino periodicamente altri soggetti interessati in merito ad aspetti fondamentali relativi a un

Emendamento

(26) È ***opportuno*** garantire che gli utenti del porto, ai quali è richiesto il pagamento di diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali e/o di diritti per i servizi portuali, siano consultati regolarmente al momento della fissazione o della modifica dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e dei diritti per i servizi portuali. È opportuno che gli enti di gestione dei porti consultino periodicamente altri soggetti interessati in merito ad aspetti fondamentali relativi a un sano sviluppo del porto, alla sua efficienza e alla sua capacità di attrarre e generare

sano sviluppo del porto, alla sua efficienza e alla sua capacità di attrarre e generare attività economiche, quali il coordinamento dei servizi portuali all'interno del perimetro del porto e l'efficienza dei collegamenti con l'entroterra, oltre alle procedure amministrative nel porto.

attività economiche, quali il coordinamento dei servizi portuali all'interno del perimetro del porto e l'efficienza dei collegamenti con l'entroterra, oltre alle procedure amministrative nel porto. ***L'ente di gestione del porto dovrebbe coinvolgere gli investitori privati, che realizzano investimenti consistenti nei porti, nella consultazione sostenibile relativa ai piani di sviluppo portuale.***

Emendamento 36

Proposta di regolamento Considerando 27

Testo della Commissione

(27) Al fine di garantire ***un'adeguata ed effettiva applicazione del presente regolamento***, è opportuno ***designare in ogni Stato membro un organismo indipendente di vigilanza; tale funzione può essere rivestita da un organismo esistente.***

Emendamento

(27) Al fine di garantire ***la presenza di un meccanismo di reclamo indipendente***, è opportuno ***che*** ogni Stato membro ***designi uno o più organismi che forniscano vigilanza indipendente. Gli organismi già esistenti, quali le autorità garanti della concorrenza, i tribunali, i ministeri o i dipartimenti all'interno di ministeri, dovrebbero poter essere designati a tal fine, laddove non presentino alcun legame con l'ente di gestione del porto.***

Emendamento 37

Proposta di regolamento Considerando 28

Testo della Commissione

(28) È opportuno che ***i diversi organismi indipendenti di vigilanza si scambino informazioni sul loro operato e cooperino al fine di garantire un'applicazione uniforme del presente regolamento.***

Emendamento

(28) È opportuno che, ***in caso di controversie o reclami transfrontalieri, i diversi organismi di vigilanza indipendente cooperino tra di loro e si scambino informazioni sul loro operato.***

Emendamento 38

Proposta di regolamento Considerando 28 bis (nuovo)

(28 bis) Le relazioni industriali nel settore portuale influenzano fortemente il funzionamento dei porti. Il comitato per il dialogo sociale nel settore portuale a livello dell'Unione fornisce alle parti sociali un quadro nel cui ambito conseguire risultati riguardo all'organizzazione del lavoro e alle condizioni di lavoro, quali la salute e la sicurezza, la formazione e le qualifiche, la politica dell'Unione sui carburanti a basso tenore di zolfo nonché l'attrattività del settore per i giovani lavoratori e per le lavoratrici.

Emendamento 39

Proposta di regolamento Considerando 29

(29) Al fine di integrare e modificare taluni elementi non essenziali del presente regolamento e, in particolare, di promuovere un'applicazione uniforme della tariffazione ambientale, di rafforzare la coerenza di tale tariffazione a livello dell'Unione e di garantire principi comuni di tariffazione in relazione alla promozione del trasporto marittimo di corto raggio, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione alla classificazione comune di imbarcazioni, carburanti e tipologie di operazioni, sulla base della quale variare i diritti d'uso dell'infrastruttura e i principi comuni di tariffazione per i diritti d'uso delle infrastrutture portuali. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di

soppresso

esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento 40

Proposta di regolamento
Considerando 30

Testo della Commissione

Emendamento

(30) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione del presente regolamento, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione per l'adozione di adeguate disposizioni per lo scambio di informazioni tra organismi indipendenti di vigilanza. Tali competenze devono essere esercitate in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione.

soppresso

¹³ *GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.*

Emendamento 41

Proposta di regolamento
Considerando 30 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(30 bis) La Commissione è invitata a presentare una proposta legislativa concernente i Certificati di esenzione dal pilotaggio al fine di incoraggiare il loro utilizzo in tutti gli Stati membri, in modo da migliorare l'efficienza nei porti e, in particolare, stimolare il trasporto marittimo di corto raggio, ove lo

condizioni di sicurezza lo consentano. I requisiti specifici, sulla cui base vengono emessi tali certificati, dovrebbero essere definiti dagli Stati membri a seguito di una valutazione dei rischi e dovrebbero tener conto delle condizioni locali. I requisiti dovrebbero essere trasparenti, non discriminatori e proporzionati.

Emendamento 42

Proposta di regolamento Considerando 31

Testo della Commissione

(31) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ovvero assicurare **la modernizzazione** dei servizi portuali e il quadro adeguato per attrarre investimenti in tutti i porti della rete trans-europea di trasporto, non può essere conseguito in modo sufficiente dagli Stati membri a causa della sua dimensione europea, della natura internazionale e transfrontaliera dei porti e delle relative attività economiche marittime e può, pertanto, per il fatto di dover assicurare condizioni eque di concorrenza in Europa, essere conseguito meglio a livello di Unione europea, **quest'ultima** può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito **dall'articolo 5** del trattato **sull'Unione** europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

Emendamento

(31) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ovvero assicurare **un quadro normativo per l'organizzazione** dei servizi portuali e il quadro adeguato per attrarre investimenti in tutti i porti **marittimi** della rete trans-europea di trasporto, non può essere conseguito in modo sufficiente dagli Stati membri a causa della sua dimensione europea, della natura internazionale e transfrontaliera dei porti e delle relative attività economiche marittime e può, pertanto, per il fatto di dover assicurare condizioni eque di concorrenza in Europa, essere conseguito meglio a livello di Unione europea, **quest'ultima** può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito **dall'articolo 5** del trattato **sull'Unione** europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo. **È opportuno proteggere i porti dell'Unione europea da quelli dei paesi terzi, che non sono soggetti agli stessi criteri organizzativi e operativi stabiliti dal presente regolamento.**

Emendamento 43

Proposta di regolamento Considerando 31 bis (nuovo)

(31 bis) I rapporti di lavoro nel settore portuale influenzano in maniera significativa le attività e il funzionamento dei porti. Pertanto, il comitato per il dialogo sociale nel settore portuale a livello dell'UE dovrebbe poter fornire alle parti sociali dell'Unione un quadro per l'eventuale adozione di risultati comuni riguardo alle questioni sociali connesse ai rapporti di lavoro nel settore portuale. La Commissione, ove necessario, dovrebbe agevolare e sostenere i negoziati nonché fornire assistenza tecnica nel loro ambito, rispettando al contempo l'autonomia delle parti sociali. Le parti sociali dell'Unione dovrebbero avere la possibilità, se lo desiderano, di riferire in merito ai progressi compiuti, in modo che la Commissione possa tener conto dei loro risultati in sede di valutazione degli effetti del presente regolamento.

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

(a) un quadro normativo definito per *l'accesso al mercato* dei servizi portuali;

Emendamento

a) un quadro normativo definito per *l'organizzazione* dei servizi portuali;

Emendamento 45

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

(b) norme comuni in materia di trasparenza finanziaria e diritti applicabili da parte degli enti di gestione dei porti o dai prestatori di servizi portuali.

Emendamento

b) norme comuni in materia di trasparenza finanziaria e diritti applicabili da parte degli enti di gestione dei porti o dai prestatori di servizi portuali *di cui al*

presente regolamento.

Emendamento 46

Proposta di regolamento
Articolo 1 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

(c) dragaggio;

Emendamento

soppresso

Emendamento 47

Proposta di regolamento
Articolo 1 – paragrafo 2 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Inoltre, l'articolo 12, paragrafo 2, del presente regolamento si applica anche al dragaggio.

Emendamento 48

Proposta di regolamento
Articolo 1 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Il presente regolamento si applica a tutti i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto, *quale definita* nell'allegato *I* del regolamento *XXX [regolamento sugli orientamenti TEN-T]*.

Emendamento

3. Il presente regolamento si applica a tutti i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto, *elencati* nell'allegato *II* del regolamento *(UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1bis}*.

^{1bis} Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

Emendamento 49

Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Il presente regolamento non pregiudica le strutture portuali che rispettano i principi di cui ai paragrafi 1 bis e 1 ter.

Emendamento 50

Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. Gli Stati membri possono decidere di non applicare il presente regolamento ai porti marittimi della rete transeuropea di trasporto globale situati nelle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 TFUE. Qualora gli Stati membri decidano di non applicare il presente regolamento a tali porti marittimi, essi comunicano la loro decisione alla Commissione.

Emendamento 51

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. “servizi di movimentazione merci”, l'organizzazione e la gestione delle merci tra la nave che effettua il trasporto e la riva, in caso sia di importazione, sia di esportazione e transito delle merci, compresi il trattamento, il trasporto e il magazzinaggio temporaneo delle merci nel pertinente terminal portuale (operazioni direttamente correlate al trasporto delle merci), ma esclusi il deposito, il travaso, il

2. "servizi di movimentazione merci", l'organizzazione e la gestione delle merci tra la nave che effettua il trasporto e la riva, in caso sia di importazione, sia di esportazione e transito delle merci, compresi il trattamento, ***il rizzaggio, il derizzaggio, lo stivaggio***, il trasporto e il magazzinaggio temporaneo delle merci nel pertinente terminal portuale (operazioni direttamente correlate al trasporto delle

reimballaggio o qualsiasi altro servizio con valore aggiunto relativo alla gestione delle merci;

merci), ma esclusi, *se non diversamente stabilito dallo Stato membro*, il deposito, il travaso, il reimballaggio o qualsiasi altro servizio con valore aggiunto relativo alla gestione delle merci;

Emendamento 52

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. "autorità competente", ogni organismo pubblico o privato che, per conto di un livello locale, regionale o nazionale, è autorizzato a svolgere ai sensi del diritto o delle regolamentazioni nazionali attività connesse all'organizzazione e alla gestione delle attività portuali, congiuntamente o alternativamente all'ente di gestione del porto;

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. "dragaggio", la rimozione di sabbia, sedimenti o altre sostanze dal fondo delle vie navigabili di accesso al porto per consentire alle navi di entrare nello stesso e comprendente sia la rimozione iniziale sia il dragaggio di manutenzione al fine di mantenere navigabili tali vie di accesso;

3. "dragaggio", la rimozione di sabbia, sedimenti o altre sostanze dal fondo delle vie navigabili di accesso al porto per consentire alle navi di entrare nello stesso, che comprende sia la rimozione iniziale sia il dragaggio di manutenzione al fine di mantenere navigabili tali vie di accesso **e che non costituisce un servizio portuale offerto agli utenti;**

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 5

Testo della Commissione

5. “ente di gestione del porto”, qualsiasi organismo pubblico o privato **al quale** il diritto nazionale **affida**, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e gestire infrastrutture portuali e **coordinare**, e se del caso, controllare le attività degli operatori presenti in un dato porto;

Emendamento

5. "ente di gestione del porto", qualsiasi organismo pubblico o privato **che** il diritto nazionale **autorizza a svolgere**, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e gestire infrastrutture portuali e, se del caso, **di coordinare, eseguire, organizzare o** controllare le attività degli operatori presenti in un dato porto, **nonché di amministrare e gestire il traffico portuale e lo sviluppo dell'area portuale**;

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 6

Testo della Commissione

6. “ormeggio”, i servizi di ormeggio **o** disormeggio necessari a una nave **ancorata o altrimenti ormeggiata a riva in un porto o in una via navigabile di accesso al porto**;

Emendamento

6. “ormeggio”, i servizi di ormeggio, disormeggio **e spostamento in sicurezza** necessari a una nave;

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 8

Testo della Commissione

8. “pilotaggio”, il servizio di guida di una nave da parte di un pilota o di una stazione di pilotaggio per consentire il passaggio sicuro delle navi nelle vie navigabili di ingresso e uscita dal porto;

Emendamento

8. "pilotaggio", il servizio di guida di una nave da parte di un pilota o di una stazione di pilotaggio per consentire il passaggio sicuro delle navi nelle vie navigabili di ingresso e uscita dal porto **o la sicurezza della navigazione all'interno del porto**;

Emendamento 57

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 9

Testo della Commissione

9. “diritti d'uso dell'infrastruttura portuale”, un diritto riscosso a beneficio diretto o indiretto dell'ente di gestione del porto e versato dagli operatori di navi o dai proprietari dei carichi per l'utilizzo delle strutture e dei servizi che consentono alle navi l'ingresso e l'uscita dai porti, incluse le vie navigabili di accesso **agli stessi**, come pure **l'accesso** alla gestione passeggeri e merci;

Emendamento

9. "diritti d'uso dell'infrastruttura portuale", un diritto riscosso a beneficio diretto o indiretto dell'ente di gestione del porto e versato dagli operatori di navi o dai proprietari dei carichi per l'utilizzo **delle infrastrutture**, delle strutture e dei servizi che consentono alle navi l'ingresso e l'uscita dai porti, incluse le vie navigabili di accesso **al porto, se tali vie navigabili rientrano nella competenza giuridica dell'ente di gestione del porto**, come pure l'accesso alla gestione passeggeri e merci, **ma escluse le tariffe di locazione dei terreni e i diritti aventi effetti equivalenti**;

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 12

Testo della Commissione

12. “contratto di servizio portuale”, un accordo formale e giuridicamente vincolante tra un prestatore di servizi portuali e un'autorità competente, con cui tale autorità designa un prestatore di servizi portuali per la fornitura di tali servizi a seguito di una procedura finalizzata a limitare il numero di tali prestatori;

Emendamento

12. "contratto di servizio portuale", un accordo formale e giuridicamente vincolante tra un prestatore di servizi portuali e **l'ente di gestione del porto o organismo** o autorità competente, con cui tale **organismo** o autorità designa un prestatore di servizi portuali per la fornitura di tali servizi a seguito di una procedura finalizzata a limitare il numero di tali prestatori;

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 16

Testo della Commissione

16. “porto marittimo”, una zona di terra e di mare dotata di **opere** e **attrezzature** che le consentono, in via principale, di

Emendamento

16. "porto marittimo", una zona **delimitata** di terra e di mare, **gestita dall'ente di gestione del porto** e dotata di

accogliere navi, effettuare operazioni di carico e scarico, di deposito merci, di presa in consegna e riconsegna di tali merci, di imbarco e sbarco dei passeggeri e **qualsiasi altra infrastruttura necessaria per gli operatori dei trasporti all'interno dell'area portuale**;

infrastrutture e strutture che le consentono, in via principale, di accogliere navi, effettuare operazioni di carico e scarico, di deposito merci, di presa in consegna e riconsegna di tali merci, di imbarco e sbarco dei passeggeri e **del personale**;

Emendamento 60

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 17

Testo della Commissione

17. “servizi di rimorchio”, l'assistenza prestata alle navi a mezzo di un rimorchiatore per garantire un ingresso e un'uscita sicuri dal porto assistendo la nave nelle manovre necessarie a tal fine;

Emendamento

17. "servizi di rimorchio", l'assistenza prestata alle navi a mezzo di un rimorchiatore per garantire un ingresso e un'uscita sicuri dal porto **o la sicurezza della navigazione all'interno del porto**, assistendo la nave nelle manovre necessarie a tal fine;

Emendamento 61

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 18

Testo della Commissione

18. “via navigabile di accesso al porto”, una via navigabile che collega il porto al mare aperto, e comprendente accessi ai porti, tratti navigabili, fiumi, canali marittimi e fiordi.

Emendamento

18. "via navigabile di accesso al porto", una via navigabile che collega il porto al mare aperto, e comprendente accessi ai porti, tratti navigabili, fiumi, canali marittimi e fiordi, **se tale via navigabile rientra nella competenza giuridica dell'ente di gestione del porto.**

Emendamento 62

Proposta di regolamento Capo II – titolo

Testo della Commissione

Accesso al mercato

Emendamento

Organizzazione dei servizi portuali

Emendamento 63

Proposta di regolamento Articolo 3

Testo della Commissione

Articolo 3

Libera prestazione dei servizi

1. La libera prestazione dei servizi nei porti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento si applica ai prestatori di servizi portuali stabiliti nell'Unione alle condizioni di cui al presente capo.

2. I prestatori di servizi portuali hanno accesso agli impianti portuali essenziali nella misura necessaria per poter esercitare le loro attività. Le condizioni di accesso sono eque, ragionevoli e non discriminatorie.

Emendamento

soppresso

Emendamento 64

Proposta di regolamento Articolo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3 bis

Libera organizzazione dei servizi portuali

1. Ai fini del presente regolamento, l'organizzazione dei servizi portuali di cui al presente capo può essere soggetta a:

- a) requisiti minimi imposti ai prestatori di servizi portuali;***
- b) limitazione del numero di prestatori;***
- c) obblighi di servizio pubblico;***
- d) operatori interni;***
- e) accesso libero e aperto al mercato dei servizi portuali.***

2. Nell'organizzare i servizi portuali secondo le disposizioni di cui al paragrafo

1, sono rispettate le condizioni stabilite al presente capo.

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. L'ente di gestione del porto può esigere dai prestatori di servizi portuali il rispetto di requisiti minimi per la fornitura dei corrispondenti servizi portuali.

Emendamento

1. ***Fatta salva la possibilità di imporre obblighi di servizio pubblico come previsto dall'articolo 8, l'ente di gestione del porto o l'autorità competente*** può esigere dai prestatori di servizi portuali, ***compresi i subappaltatori***, il rispetto di requisiti minimi per la fornitura dei corrispondenti servizi portuali.

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

2. I requisiti minimi di cui al paragrafo 1 ***possono riferirsi, laddove applicabile, esclusivamente*** ai seguenti aspetti:

Emendamento

2. I requisiti minimi di cui al paragrafo 1 ***si riferiscono*** ai seguenti aspetti:

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

(b) le attrezzature necessarie per garantire il pertinente servizio portuale in condizioni normali e di sicurezza e la capacità di mantenere tale attrezzatura ***in*** condizioni ***adeguate***;

Emendamento

b) le attrezzature necessarie per garantire ***in modo continuativo*** il pertinente servizio portuale in condizioni normali e di sicurezza e la capacità ***tecnica e finanziaria*** di mantenere tale attrezzatura ***nelle*** condizioni ***richieste***;

Emendamento 68

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) la disponibilità dei servizi portuali per tutti gli utenti, su tutti i punti di attracco e senza interruzioni durante il giorno e la notte e tutto l'anno;

Emendamento 69

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

c) la conformità ai requisiti in materia di sicurezza marittima o di sicurezza del porto e dell'accesso allo stesso, ai suoi impianti, attrezzature e persone;

c) la conformità ai requisiti in materia di sicurezza marittima o di sicurezza del porto e dell'accesso allo stesso, ai suoi impianti, attrezzature, ***lavoratori*** e ***altre*** persone;

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) la conformità al diritto nazionale in materia di sicurezza sociale e lavoro dello Stato membro del porto interessato, compresi i termini dei contratti collettivi di lavoro;

Emendamento 71

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d ter) la buona reputazione del prestatore

di servizi portuali, determinata dallo Stato membro.

Emendamento 72

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. L'applicazione del presente regolamento non costituisce in nessun caso motivo sufficiente per giustificare una riduzione del livello dei requisiti minimi per la prestazione di servizi portuali già imposti dagli Stati membri o dalle autorità competenti.

Emendamento 73

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. Se i requisiti minimi comprendono conoscenze specifiche a livello locale o la familiarità con condizioni locali, l'ente di gestione del porto si assicura che sia garantito un accesso adeguato ***alla formazione necessaria*** in condizioni trasparenti e non discriminatorie, ***a meno che l'accesso a tale formazione non sia garantito dallo Stato membro.***

4. Se i requisiti minimi comprendono conoscenze specifiche a livello locale o la familiarità con condizioni locali, l'ente di gestione del porto si assicura che sia garantito un accesso adeguato ***alle informazioni*** in condizioni trasparenti e non discriminatorie.

Emendamento 74

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

5. Nei casi di cui al paragrafo 1, i requisiti minimi di cui al paragrafo 2, e la procedura per la concessione del diritto di fornire servizi portuali a norma di tali requisiti,

5. Nei casi di cui al paragrafo 1, i requisiti minimi di cui al paragrafo 2, e la procedura per la concessione del diritto di fornire servizi portuali a norma di tali requisiti,

sono pubblicati dall'ente di gestione del porto entro il **1° luglio 2015** o, nel caso di requisiti minimi applicabili dopo tale data, almeno tre mesi prima della data di applicabilità di tali requisiti. I prestatori di servizi portuali sono informati in anticipo di ogni modifica dei criteri e della procedura.

sono pubblicati dall'ente di gestione del porto entro il ...* o, nel caso di requisiti minimi applicabili dopo tale data, almeno tre mesi prima della data di applicabilità di tali requisiti. I prestatori di servizi portuali sono informati in anticipo di ogni modifica dei criteri e della procedura.

* **GU: inserire la data: 24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.**

Emendamento 75

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Al fine di assicurare la sicurezza marittima e la tutela dell'ambiente, lo Stato membro o l'autorità competente può richiedere che le navi utilizzate per le operazioni di rimorchio od ormeggio siano registrate nello Stato membro del porto interessato e battano bandiera dello stesso;

Emendamento 76

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. L'ente di gestione del porto assicura un trattamento equo dei prestatori di servizi portuali e agisce in maniera trasparente.

1. L'ente di gestione del porto **o l'autorità competente** assicura un trattamento equo dei prestatori di servizi portuali e agisce in maniera trasparente, **obiettiva, non discriminatoria e proporzionata.**

Emendamento 77

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. L'ente di gestione del porto concede e rifiuta il diritto di fornire servizi portuali sulla base dei requisiti minimi istituiti in conformità all'articolo 4 entro un **mese** dal ricevimento di una richiesta in tal senso. Il rifiuto eventuale deve essere debitamente giustificato secondo criteri obiettivi, trasparenti, non discriminatori e proporzionati.

Emendamento

2. L'ente di gestione del porto **o l'autorità competente** concede e rifiuta il diritto di fornire servizi portuali sulla base dei requisiti minimi istituiti in conformità all'articolo 4, **e lo fa** entro un **arco di tempo ragionevole e comunque non superiore a quattro mesi** dal ricevimento di una richiesta in tal senso **e dei documenti necessari**. Il rifiuto eventuale deve essere debitamente giustificato secondo criteri obiettivi, trasparenti, non discriminatori e proporzionati.

Emendamento 78

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo -1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- 1. Nei casi di cui all'articolo 9 del presente regolamento, se l'ente di gestione del porto non è un'amministrazione aggiudicatrice ai sensi della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis}, il presente articolo non si applica.

^{1 bis} **Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).**

Emendamento 79

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

1. **In deroga all'articolo 3**, l'ente di

1. **Fatti salvi i diversi modelli esistenti di**

gestione del porto può limitare il numero di prestatori di un servizio portuale in relazione a un dato servizio per una o più delle seguenti ragioni:

organizzazione dei servizi portuali, l'ente di gestione del porto **o l'autorità competente** può limitare il numero di prestatori di un servizio portuale in relazione a un dato servizio per una o più delle seguenti ragioni:

Emendamento 80

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) la carenza o la destinazione ad altro scopo degli spazi, a condizione che l'ente di gestione possa dimostrare che lo spazio costituisce un impianto portuale essenziale e che tale limitazione è conforme **al piano ufficiale di sviluppo del porto definito** dall'ente di gestione del porto e, se del caso, da qualsiasi altra autorità pubblica competente conformemente alla legislazione nazionale;

Emendamento

a) la carenza o la destinazione ad altro scopo degli spazi, a condizione che l'ente di gestione possa dimostrare che lo spazio costituisce un impianto portuale essenziale **per la prestazione dei servizi portuali** e che tale limitazione è, **laddove applicabile**, conforme **alle decisioni o ai piani definiti** dall'ente di gestione del porto e, se del caso, da qualsiasi altra autorità pubblica competente conformemente alla legislazione nazionale;

Emendamento 81

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) la carenza di spazi litorali laddove ciò rappresenti un elemento essenziale della capacità di fornire il servizio portuale interessato in modo sicuro ed efficace;

Emendamento 82

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera a ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a ter) l'impossibilità, a causa delle caratteristiche del traffico portuale, per più prestatori di servizi portuali di operare in condizioni economicamente soddisfacenti nel porto;

Emendamento 83

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera a quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a quater) la necessità di garantire operazioni portuali sicure o sostenibili sotto il profilo ambientale;

Emendamento 84

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Eventuali limitazioni dei prestatori di un servizio portuale si basano su una procedura di selezione aperta a tutte le parti interessate, non discriminatoria e trasparente. L'ente di gestione del porto comunica a tutte le parti interessate le informazioni necessarie concernenti l'organizzazione della procedura di selezione e il termine di presentazione della domanda, nonché tutti i requisiti e i criteri di aggiudicazione corrispondenti. Il termine di presentazione della domanda è sufficientemente lungo da consentire alle parti interessate di eseguire una valutazione significativa e di preparare la loro domanda; in circostanze normali il limite minimo è pari a 30 giorni;

Emendamento 85

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Se un ente di gestione del porto fornisce servizi portuali in proprio o mediante un organismo da esso giuridicamente distinto e controllato direttamente o indirettamente, gli Stati membri *possono affidare la decisione di limitare il numero di prestatori di servizi portuali a un'autorità indipendente dall'ente di gestione del porto. Se gli Stati membri non affidano la decisione di limitare il numero di prestatori di servizi portuali a una tale autorità*, il numero di prestatori non può essere inferiore a due.

Emendamento

4. Se un ente di gestione del porto fornisce servizi portuali in proprio o mediante un organismo da esso giuridicamente distinto e controllato direttamente o indirettamente, gli Stati membri *adottano le misure necessarie per evitare conflitti di interesse. In assenza di tali misure*, il numero di prestatori non può essere inferiore a due, *a meno che una delle ragioni di cui al paragrafo 1 giustifichi la limitazione ad un unico prestatore.*

Emendamento 86

Proposta di regolamento Articolo 7

Testo della Commissione

Articolo 7

Procedura per limitare il numero di prestatori di servizi portuali

1. Eventuali limitazioni al numero di prestatori di un servizio portuale in conformità all'articolo 6 si basano su una procedura di selezione aperta a tutte le parti interessate, non discriminatoria e trasparente.

2. Se il valore stimato del servizio portuale è superiore alla soglia di cui al paragrafo 3, si applicano le norme relative alla procedura di aggiudicazione, le garanzie procedurali e la durata massima delle concessioni di cui alla direttiva/.... [concessione].

3. La soglia e il metodo per determinare il valore del servizio portuale avvengono

Emendamento

soppresso

sulla base delle pertinenti disposizioni applicabili della direttiva .../... [concessione].

4. Il prestatore o i prestatori selezionati e l'ente di gestione del porto stipulano un contratto di servizio portuale.

5. Ai fini del presente regolamento, una modifica sostanziale ai sensi della direttiva .../... [concessione] delle disposizioni di un contratto di servizio portuale in corso di validità è considerata un nuovo contratto di servizio portuale e richiede di applicare nuovamente la procedura di cui al paragrafo 2.

6. I paragrafi da 1 a 5 del presente articolo non si applicano nei casi di cui all'articolo 9.

7. Il presente regolamento lascia impregiudicata la direttiva .../... [concessione]¹⁵, la direttiva .../... [utilità pubbliche]¹⁶ e la direttiva .../... [appalti pubblici]¹⁷

¹⁵ *Proposta di direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (COM 2011)0897 definitivo.*

¹⁶ *Proposta di direttiva sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali (COM/2011/0895 definitivo).*

¹⁷ *Proposta di direttiva sugli appalti pubblici (COM/2011/0896 definitivo).*

Emendamento 87

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri *possono decidere* di *imporre* obblighi di servizio pubblico in relazione ai servizi portuali al fine di garantire *quanto segue*:

Emendamento

1. Gli Stati membri *designano l'autorità competente sul loro territorio, ad esempio l'ente di gestione del porto, autorizzata ad attuare* obblighi di servizio pubblico in

relazione ai servizi portuali al fine di garantire *almeno uno dei seguenti elementi*:

Emendamento 88

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) la disponibilità del servizio per tutti gli utenti;

Emendamento

b) la disponibilità del servizio per tutti gli utenti, *ove opportuno su base paritaria*;

Emendamento 89

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) la sicurezza o la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali;

Emendamento 90

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 1 – lettera c ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c ter) la fornitura di servizi di trasporto adeguati per il pubblico e la coesione territoriale.

Emendamento 91

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Gli Stati membri designano le autorità competenti per l'imposizione di siffatti obblighi di servizio pubblico sul loro

soppresso

territorio. L'ente di gestione del porto può essere designato autorità competente.

Emendamento 92

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Se l'autorità competente designata in conformità al paragrafo 3 è differente dall'ente di gestione del porto, essa esercita le competenze di cui **agli articoli 6 e 7** per quanto riguarda la limitazione del numero di prestatori di servizi portuali sulla base degli obblighi di servizio pubblico.

Emendamento

4. Se l'autorità competente designata in conformità al paragrafo **1 del presente articolo** è differente dall'ente di gestione del porto, essa esercita le competenze di cui **all'articolo 6** per quanto riguarda la limitazione del numero di prestatori di servizi portuali sulla base degli obblighi di servizio pubblico.

Emendamento 93

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. **Un'autorità competente** che decida di imporre obblighi di servizio pubblico in tutti i porti marittimi di uno Stato membro che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento notifica tali obblighi alla Commissione.

Emendamento

5. **Uno Stato membro** che decida di imporre obblighi di servizio pubblico in tutti i porti marittimi di uno Stato membro che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento notifica tali obblighi alla Commissione.

Emendamento 94

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. In caso di interruzione dei servizi portuali oggetto di obblighi di servizio pubblico, o qualora esista il rischio immediato di una tale eventualità, l'autorità competente può adottare misure di emergenza. Le misure di emergenza

Emendamento

6. In caso di interruzione dei servizi portuali oggetto di obblighi di servizio pubblico, o qualora esista il rischio immediato di una tale eventualità, l'autorità competente può adottare misure di emergenza. Le misure di emergenza

possono assumere la forma di un'aggiudicazione diretta per assegnare il servizio a un altro prestatore per un periodo della durata massima di un anno, durante il quale l'autorità competente può avviare una procedura per la selezione di un nuovo prestatore di servizi portuali **in conformità all'articolo 7** o applicare l'articolo 9.

possono assumere la forma di un'aggiudicazione diretta per assegnare il servizio a un altro prestatore per un periodo della durata massima di un anno, durante il quale l'autorità competente può avviare una procedura per la selezione di un nuovo prestatore di servizi portuali o applicare l'articolo 9. ***L'azione collettiva sindacale svolta in conformità alla legislazione nazionale del rispettivo Stato membro e/o agli accordi vigenti tra le parti sociali non è considerata un'interruzione di servizi portuali che giustifichi l'adozione di misure di emergenza.***

Emendamento 95

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. ***Nei casi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b)***, l'autorità competente può decidere di prestare ***in proprio*** un servizio portuale in ***regime di obblighi di servizio pubblico o di imporre tali obblighi direttamente a*** un organismo giuridicamente distinto sul quale esercita un controllo analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna. In questo caso il prestatore di servizi portuali è considerato un operatore interno ai fini del presente regolamento.

Emendamento

1. ***L'ente di gestione del porto o*** l'autorità competente può decidere di prestare un servizio portuale in ***proprio o attraverso*** un organismo giuridicamente distinto sul quale esercita un controllo analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna, ***purché l'articolo 4 si applichi in egual modo a tutti gli operatori che prestano il servizio interessato.*** In questo caso il prestatore di servizi portuali è considerato un operatore interno ai fini del presente regolamento.

Emendamento 96

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Si considera che l'autorità competente esercita il controllo di un organismo giuridicamente distinto analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna soltanto se ha un'influenza decisiva sugli obiettivi strategici e le decisioni

Emendamento

2. Si considera che ***l'ente di gestione del porto o*** l'autorità competente esercita il controllo di un organismo giuridicamente distinto analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna soltanto se ha un'influenza decisiva sugli obiettivi

significative dell'organismo giuridicamente distinto.

strategici e le decisioni significative dell'organismo giuridicamente distinto **di cui trattasi**.

Emendamento 97

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. L'operatore interno si limita a fornire il servizio portuale che gli è stato assegnato esclusivamente nel porto o nei porti per i quali gli è stata assegnata la fornitura del servizio portuale.

Emendamento

3. **Nei casi di cui all'articolo 8**, l'operatore interno si limita a fornire il servizio portuale che gli è stato assegnato esclusivamente nel porto o nei porti per i quali gli è stata assegnata la fornitura del servizio portuale.

Emendamento 98

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Fatte salve le normative nazionali e dell'Unione **che prevedano** accordi collettivi tra le parti sociali, **gli enti di gestione dei porti possono esigere** che il prestatore di servizi portuali designato, **nominato in conformità alla procedura di cui all'articolo 7, qualora tale prestatore sia differente dal** prestatore storico di servizi portuali, **conceda** al personale impiegato dal prestatore storico di servizi portuali gli stessi diritti che **tale personale** avrebbe potuto rivendicare in caso di un trasferimento a norma della direttiva 2001/23/CE.

Emendamento

2. Fatte salve le normative nazionali e dell'Unione, **compresi gli** accordi collettivi **rappresentativi** tra le parti sociali, **l'autorità competente esige** che il prestatore di servizi portuali designato **conceda al personale condizioni di lavoro basate sugli standard sociali nazionali, regionali o locali vincolanti. Nell'eventualità di un trasferimento del personale a seguito del cambio del** prestatore di servizi, al personale impiegato dal prestatore storico di servizi portuali **sono concessi** gli stessi diritti che avrebbe potuto rivendicare in caso di un trasferimento a norma della direttiva 2001/23/CE.

Emendamento 99

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. **Se** l'ente di gestione del porto esige **dai** prestatori di servizi portuali il rispetto di **determinati** standard sociali **per quanto riguarda la** fornitura dei pertinenti servizi portuali, i documenti di gara e i contratti dei servizi portuali elencano il personale interessato e forniscono informazioni trasparenti sui diritti e le condizioni contrattuali in base ai quali i lavoratori sono legati ai servizi portuali.

Emendamento

3. L'ente di gestione del porto **o l'autorità competente** esige **da tutti i** prestatori di servizi portuali il rispetto di **tutti gli** standard sociali **e del lavoro stabiliti nel diritto dell'Unione e/o nazionale, come pure dei contratti collettivi applicabili conformemente alle consuetudini e alle tradizioni nazionali. Se nell'ambito della** fornitura dei pertinenti servizi portuali **ha luogo un trasferimento di personale**, i documenti di gara e i contratti dei servizi portuali elencano il personale interessato e forniscono informazioni trasparenti sui diritti e le condizioni contrattuali in base ai quali i lavoratori sono legati ai servizi portuali.

Emendamento 100

Proposta di regolamento
Articolo 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 10 bis

Formazione e protezione sul luogo di lavoro

1. Il datore di lavoro provvede affinché i suoi dipendenti ricevano la formazione necessaria per acquisire una solida conoscenza delle condizioni in cui è condotto il loro lavoro e siano adeguatamente formati per affrontare i rischi che il lavoro può comportare.

2. Nel pieno rispetto dell'autonomia delle parti sociali, il comitato per il dialogo sociale nel settore portuale a livello dell'Unione è invitato a sviluppare linee guida per la definizione dei requisiti di formazione onde prevenire gli incidenti e garantire il massimo livello di sicurezza e di salute per i lavoratori. I requisiti di formazione sono regolarmente aggiornati

onde ridurre in modo continuativo il verificarsi di infortuni sul lavoro.

3. Le parti sociali sono invitate a elaborare modelli che assicurino un equilibrio tra la fluttuazione della domanda di lavoro portuale e la flessibilità richiesta dalle operazioni portuali, da un lato, e la continuità e la tutela dell'occupazione, dall'altro.

Emendamento 101

Proposta di regolamento Articolo 11

Testo della Commissione

Il presente capo e le disposizioni transitorie dell'articolo 24 non si applicano ai servizi di movimentazione merci *e* ai servizi passeggeri.

Emendamento

Il presente capo, *fatta eccezione per l'articolo 10 bis*, e le disposizioni transitorie dell'articolo 24 non si applicano ai servizi di movimentazione merci, ai servizi passeggeri *e al pilotaggio*.

Emendamento 102

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

2. L'ente di gestione del porto che riceve finanziamenti pubblici e che fornisce in proprio servizi portuali mantiene la contabilità relativa a *ciascun servizio portuale* separata dalla contabilità relativa alle sue altre attività in modo che:

Emendamento

2. L'ente di gestione del porto che riceve finanziamenti pubblici e che fornisce in proprio servizi portuali *o di dragaggio* mantiene la contabilità relativa a *tali servizi o investimenti finanziati con fondi pubblici* separata dalla contabilità relativa alle sue altre attività in modo che:

Emendamento 103

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2 – comma 1 bis (nuovo)

L'ente di gestione del porto o l'associazione dei porti che svolge in proprio servizi di dragaggio e riceve a tal fine finanziamenti pubblici non svolge servizi di dragaggio in altri Stati membri.

Emendamento 104

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 3

3. I fondi pubblici di cui al paragrafo 1 includono il capitale azionario o di fondi assimilabili al capitale sociale, le sovvenzioni non rimborsabili o rimborsabili solo a certe condizioni, l'erogazione di prestiti, compresi scoperti e anticipi su apporti di capitale, precisando i tassi d'interesse e le condizioni del prestito, le garanzie fornite all'ente di gestione del porto da autorità pubbliche, ***i dividendi versati e gli utili trattenuti*** o qualsiasi altra forma di sostegno finanziario pubblico.

3. I fondi pubblici di cui al paragrafo 1 includono il capitale azionario o di fondi assimilabili al capitale sociale, le sovvenzioni non rimborsabili o rimborsabili solo a certe condizioni, l'erogazione di prestiti, compresi scoperti e anticipi su apporti di capitale, precisando i tassi d'interesse e le condizioni del prestito, le garanzie fornite all'ente di gestione del porto da autorità pubbliche o qualsiasi altra forma di sostegno finanziario pubblico.

Emendamento 105

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 4

4. L'ente di gestione del porto tiene le informazioni relative alle relazioni finanziarie di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo a disposizione della Commissione e dell'organismo ***indipendente di vigilanza di cui all'articolo 17*** per cinque anni a decorrere dalla fine dell'esercizio finanziario cui si riferiscono le informazioni.

4. L'ente di gestione del porto tiene le informazioni relative alle relazioni finanziarie di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo a disposizione della Commissione e dell'organismo ***designato a norma dell'articolo 17*** per cinque anni a decorrere dalla fine dell'esercizio finanziario cui si riferiscono le informazioni.

Emendamento 106

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Su richiesta, l'ente di gestione del porto mette a disposizione della Commissione e dell'organismo **indipendente di vigilanza competente** eventuali informazioni supplementari che essi ritengano necessarie al fine di completare una valutazione organica dei dati trasmessi e di verificare la conformità al presente regolamento. Le informazioni in parola sono comunicate entro due mesi dalla data della richiesta.

Emendamento

5. **In caso di reclamo formale e** su richiesta, l'ente di gestione del porto mette a disposizione della Commissione e dell'organismo **designato a norma dell'articolo 17** eventuali informazioni supplementari che essi ritengano necessarie al fine di completare una valutazione organica dei dati trasmessi e di verificare la conformità al presente regolamento. Le informazioni in parola sono comunicate entro due mesi dalla data della richiesta.

Emendamento 107

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. Gli Stati membri possono decidere di non applicare il paragrafo 2 del presente articolo ai loro porti della rete globale che non soddisfano i criteri di cui all'articolo 20, paragrafo 2, lettera a) o lettera b), del regolamento (UE) n. 1315/2013 in caso di oneri amministrativi sproporzionati, purché gli eventuali fondi pubblici ricevuti, e il loro uso per fornire servizi portuali, restino pienamente trasparenti nel sistema di contabilità. Qualora gli Stati membri decidano in tal senso, lo comunicano alla Commissione prima che la decisione abbia effetto.

Emendamento 108

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I diritti per i servizi forniti da un operatore interno, di **cui all'articolo 9**, e i diritti riscossi dai prestatori di servizi portuali, **nei casi di limitazione del numero di prestatori che non sono stati designati sulla base di procedure aperte, trasparenti e non discriminatorie**, sono fissati in modo trasparente e non discriminatorio. I diritti in parola riflettono le condizioni vigenti in un mercato aperto alla concorrenza e non sono sproporzionati rispetto al valore economico del servizio erogato.

Emendamento

1. I diritti per i servizi forniti da un operatore interno **soggetto a un obbligo di servizio pubblico**, i diritti **per i servizi di pilotaggio non esposti a un'effettiva concorrenza nonché i diritti** riscossi dai prestatori di servizi portuali, **conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b)**, sono fissati in modo trasparente e non discriminatorio. I diritti in parola riflettono, **per quanto possibile**, le condizioni vigenti in un mercato aperto alla concorrenza e non sono sproporzionati rispetto al valore economico del servizio erogato.

Emendamento 109

**Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

3. Su richiesta, il prestatore di servizi portuali mette a disposizione dell'organismo **indipendente di vigilanza competente, di cui all'articolo 17**, informazioni sugli elementi utilizzati come base per determinare la struttura e il livello dei diritti dei servizi portuali che rientrano nell'ambito di applicazione del paragrafo 1 del presente articolo. Tali informazioni comprendono la metodologia utilizzata per fissare i diritti per i servizi portuali in relazione alle strutture e ai servizi a cui tali diritti si riferiscono.

Emendamento

3. **In caso di reclamo formale e** su richiesta, il prestatore di servizi portuali mette a disposizione dell'organismo **designato a norma dell'articolo 17** informazioni sugli elementi utilizzati come base per determinare la struttura e il livello dei diritti dei servizi portuali che rientrano nell'ambito di applicazione del paragrafo 1 del presente articolo. Tali informazioni comprendono la metodologia utilizzata per fissare i diritti per i servizi portuali in relazione alle strutture e ai servizi a cui tali diritti si riferiscono.

Emendamento 110

**Proposta di regolamento
Articolo 14 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

3. Per contribuire a un sistema efficiente di tariffazione dell'uso dell'infrastruttura, la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sono definiti in modo autonomo dagli enti di gestione dei porti sulla base della loro strategia commerciale e del loro piano di investimenti, ***tenendo conto delle condizioni di concorrenza vigenti nel pertinente mercato e*** in conformità alla normativa sugli aiuti di Stato.

Emendamento

3. Per contribuire a un sistema efficiente di tariffazione dell'uso dell'infrastruttura, la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sono definiti in modo autonomo dagli enti di gestione dei porti sulla base della loro strategia commerciale e del loro piano di investimenti, in conformità alla normativa sugli aiuti di Stato ***e sulla concorrenza.***

Emendamento 111

**Proposta di regolamento
Articolo 14 – paragrafo 4**

Testo della Commissione

4. Fatto salvo il paragrafo 3, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono variare in conformità ***alle pratiche commerciali riservate agli utilizzatori frequenti*** o al fine di promuovere un uso più efficiente dell'infrastruttura portuale, il trasporto marittimo di corto raggio o una maggiore efficienza ambientale, energetica e di emissioni di carbonio delle operazioni di trasporto. I criteri ***utilizzati*** per operare tale variazione sono ***pertinenti, obiettivi, trasparenti e*** non discriminatori e rispettano ***debitamente*** le norme in materia di concorrenza. ***In particolare, la variazione che ne risulta viene messa a disposizione di tutti i pertinenti utilizzatori dei servizi portuali su base paritaria.***

Emendamento

4. Fatto salvo il paragrafo 3, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono variare in conformità ***alla strategia economica e alla politica di pianificazione territoriale del porto relative, tra l'altro, a talune categorie di utilizzatori,*** o al fine di promuovere un uso più efficiente dell'infrastruttura portuale, il trasporto marittimo di corto raggio o una maggiore efficienza ambientale, energetica e di emissioni di carbonio delle operazioni di trasporto. I criteri per operare tale variazione sono ***equi,*** non discriminatori ***per quanto riguarda la nazionalità e*** rispettano le norme in materia di ***aiuti di Stato e di concorrenza.*** ***L'ente di gestione del porto può tenere conto dei costi esterni in sede di fissazione dei diritti. L'ente di gestione del porto può modificare i diritti d'uso dell'infrastruttura in conformità alle pratiche commerciali.***

Emendamento 112

**Proposta di regolamento
Articolo 14 – paragrafo 5**

Testo della Commissione

Emendamento

5. Se necessario, è conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati in conformità alla procedura di cui all'articolo 21 in relazione alla classificazione comune di imbarcazioni, carburanti e tipologie di operazioni sulla base della quale possono variare i diritti d'uso dell'infrastruttura e i principi comuni di tariffazione per i diritti d'uso delle infrastrutture portuali.

soppresso

Emendamento 113

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Emendamento

6. L'ente di gestione del porto informa gli utenti del porto e i rappresentanti delle associazioni degli utenti del porto in merito alla struttura e i criteri utilizzati per determinare l'importo dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali, **compresi i costi e i ricavi totali utilizzati come base per determinare la struttura e il livello dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali.** L'ente di gestione del porto comunica agli utenti dell'infrastruttura portuale, con almeno tre mesi di anticipo, gli eventuali cambiamenti intervenuti nei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale o nella struttura o nei criteri utilizzati per determinare tali oneri.

6. L'ente di gestione del porto informa **in modo trasparente** gli utenti del porto e i rappresentanti delle associazioni degli utenti del porto in merito alla struttura e i criteri utilizzati per determinare l'importo dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali. L'ente di gestione del porto comunica agli utenti dell'infrastruttura portuale, con almeno tre mesi di anticipo, gli eventuali cambiamenti intervenuti nei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale o nella struttura o nei criteri utilizzati per determinare tali oneri. **L'ente di gestione del porto non è tenuto a rivelare differenziazioni delle tariffe risultanti da singole negoziazioni.**

Emendamento 114

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Emendamento

7. Su richiesta, l'ente di gestione del porto

7. In caso di reclamo formale e su

mette a disposizione dell'organismo **indipendente di vigilanza competente** e della Commissione le informazioni di cui al paragrafo 4 nonché informazioni **dettagliate sui costi e i ricavi utilizzati come base per determinare la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e la metodologia utilizzata per fissare i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale per quanto riguarda le strutture e i servizi cui questi oneri si riferiscono.**

richiesta, l'ente di gestione del porto mette a disposizione dell'organismo **designato a norma dell'articolo 17** e della Commissione le informazioni di cui al paragrafo 4 **del presente articolo** nonché informazioni **sul** livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e la metodologia utilizzata per fissare i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale per quanto riguarda le strutture e i servizi cui questi oneri si riferiscono.

Emendamento 115

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. L'ente di gestione del porto istituisce un comitato di rappresentanti degli operatori di navi, dei proprietari dei carichi o di altri utenti del porto che sono tenuti a pagare i diritti d'uso dell'infrastruttura o dei servizi portuali o entrambi. Tale comitato è chiamato "comitato consultivo degli utenti del porto".

Emendamento

soppresso

Emendamento 116

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Prima di fissare i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale, l'ente di gestione del porto consulta con cadenza annuale il comitato consultivo degli utenti del porto in merito alla struttura e al livello di tali oneri. Prima di fissare i diritti per i servizi portuali, i prestatori di servizi portuali, di cui agli articoli 6 e 9, consultano con cadenza annuale il comitato consultivo degli utenti del porto in merito alla struttura e al livello di tali oneri. L'ente di gestione del porto mette a disposizione strutture adeguate per tali consultazioni ed

Emendamento

2. L'ente di gestione del porto garantisce la presenza di meccanismi adeguati per la consultazione degli utenti del porto, compresi gli operatori dei trasporti interconnessi interessati. L'ente consulta gli utenti del porto in caso di modifiche sostanziali dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale. I prestatori di servizi portuali forniscono agli utenti del porto informazioni adeguate in merito alla struttura dei diritti dei servizi portuali e ai criteri utilizzati per la loro determinazione. Prima di fissare i diritti

è informato in merito ai risultati delle stesse dai prestatori di servizi portuali.

per i servizi portuali, **gli operatori interni che prestano servizi nell'ambito di un obbligo di servizio pubblico** e i prestatori di servizi portuali, di cui **all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b)**, consultano con cadenza annuale **gli** utenti del porto in merito alla struttura e al livello di tali oneri. L'ente di gestione del porto mette a disposizione **meccanismi adeguati** per tali consultazioni ed è informato in merito ai risultati delle stesse dai prestatori di servizi portuali.

È possibile imporre gli obblighi di cui al presente paragrafo agli enti, compresi quelli aventi composizione distinta, già istituiti all'interno del porto.

Emendamento 117

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. L'ente di gestione del porto consulta regolarmente le parti interessate, **quali imprese stabilite nel porto, prestatori di servizi portuali, operatori di navi, proprietari di carichi, operatori dei trasporti terrestri e pubbliche amministrazioni** che operano nell'area portuale, in merito ai seguenti aspetti:

Emendamento

1. L'ente di gestione del porto consulta regolarmente le **pertinenti** parti interessate che operano nell'area portuale, **come pure le amministrazioni pubbliche responsabili della pianificazione dell'infrastruttura di trasporto, ove opportuno**, in merito ai seguenti aspetti:

Emendamento 118

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) le conseguenze della pianificazione e delle decisioni riguardanti la gestione territoriale in termini di prestazioni ambientali;

Emendamento 119

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 1 – lettera c ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c ter) le misure volte a garantire e migliorare la sicurezza nell'area portuale, comprese la salute e la sicurezza dei lavoratori portuali, e le informazioni in merito all'accesso alla formazione per i lavoratori portuali.

Emendamento 120

Proposta di regolamento

Articolo 17 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Organismo indipendente di vigilanza

Vigilanza indipendente

Emendamento 121

Proposta di regolamento

Articolo 17 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché *un organismo indipendente di vigilanza controlli e supervisioni l'applicazione del presente regolamento in* tutti i porti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento sul territorio di ciascuno Stato membro.

1. Gli Stati membri provvedono affinché *siano in vigore meccanismi efficaci per gestire i reclami per* tutti i porti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento sul territorio di ciascuno Stato membro. *A tale scopo, gli Stati membri designano uno o più organismi.*

Emendamento 122

Proposta di regolamento

Articolo 17 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. ***L'organismo*** indipendente di ***vigilanza*** è ***un'entità*** giuridicamente distinta e indipendente sul piano funzionale dagli enti di gestione del porto o dai prestatori di servizi portuali. Gli Stati membri che mantengono la proprietà o il controllo dei porti o gli enti di gestione dei porti garantiscono un'effettiva separazione strutturale tra le funzioni relative alla ***supervisione e al monitoraggio del presente regolamento e delle*** attività associate a tali proprietà o controllo. ***L'organismo indipendente di*** vigilanza ***esercita le sue prerogative in modo*** imparziale e trasparente e ***rispettando*** debitamente il principio della libertà d'impresa.

Emendamento

2. ***La vigilanza*** indipendente è ***effettuata in modo da escludere i conflitti di interessi ed è*** giuridicamente distinta e indipendente sul piano funzionale dagli enti di gestione del porto o dai prestatori di servizi portuali. Gli Stati membri che mantengono la proprietà o il controllo dei porti o gli enti di gestione dei porti garantiscono ***che sussista*** un'effettiva separazione strutturale tra le funzioni relative alla ***gestione dei reclami e le*** attività associate a tali proprietà o controllo. ***La vigilanza indipendente è*** imparziale e trasparente e ***rispetta*** debitamente il principio della libertà d'impresa.

Emendamento 123

Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. ***L'organismo indipendente di vigilanza si occupa dei reclami presentati da qualsiasi soggetto che abbia un legittimo interesse e delle controversie che sono sottoposte al suo esame in relazione all'applicazione del presente regolamento.***

Emendamento

3. ***Gli Stati membri garantiscono che gli utenti del porto e le altre parti interessate siano informati su dove e come presentare un reclamo, compresa l'indicazione degli enti autorizzati a gestire i reclami di cui all'articolo 12, paragrafo 5, all'articolo 13, paragrafo 3, e all'articolo 14, paragrafo 7.***

Emendamento 124

Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Qualora una controversia veda coinvolte parti stabilite in Stati membri differenti, è

Emendamento

4. Qualora una controversia veda coinvolte parti stabilite in Stati membri differenti, è

competente *l'organismo indipendente di vigilanza dello* Stato membro in cui si trova il porto dove si presume abbia avuto origine la controversia.

competente *lo* Stato membro in cui si trova il porto dove si presume abbia avuto origine la controversia. *Gli Stati membri interessati cooperano tra loro e si scambiano informazioni sul proprio operato.*

Emendamento 125

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. *L'organo indipendente* di vigilanza ha il diritto di esigere che gli enti di gestione dei porti, i prestatori di servizi portuali e gli utenti del porto trasmettano le informazioni necessarie *per garantire il controllo e la supervisione sull'applicazione del presente regolamento.*

Emendamento

5. *In caso di presentazione di un reclamo formale da parte di un soggetto che abbia un legittimo interesse, il pertinente organismo* di vigilanza *indipendente* ha il diritto di esigere che gli enti di gestione dei porti, i prestatori di servizi portuali e gli utenti del porto trasmettano le informazioni necessarie.

Emendamento 126

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. *L'organismo indipendente di vigilanza può rilasciare pareri su richiesta di un'autorità competente di uno Stato membro su qualsiasi aspetto relativo all'applicazione del presente regolamento.*

Emendamento

soppresso

Emendamento 127

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. *Quando si occupa di reclami o controversie, l'organismo indipendente di vigilanza può consultare il comitato*

Emendamento

soppresso

consultivo degli utenti del porto interessato.

Emendamento 128

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 8

Testo della Commissione

8. Le decisioni *dell'*organismo *indipendente* di vigilanza hanno effetti vincolanti, fatto salvo il controllo giurisdizionale.

Emendamento

8. Le decisioni *del pertinente* organismo di vigilanza *indipendente* hanno effetti vincolanti, fatto salvo il controllo giurisdizionale.

Emendamento 129

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 9

Testo della Commissione

9. Gli Stati membri notificano alla Commissione *l'identità degli organismi indipendenti di vigilanza entro il 1° luglio 2015 e, successivamente*, ogni eventuale modifica degli stessi. La Commissione pubblica e aggiorna sul proprio sito Internet l'elenco *degli organismi indipendenti di vigilanza*.

Emendamento

9. Gli Stati membri notificano alla Commissione *i meccanismi e le procedure posti in essere per conformarsi ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo* entro ...* *e provvedono a dare immediata notifica di* ogni eventuale modifica *successiva* degli stessi. La Commissione pubblica e aggiorna sul proprio sito Internet l'elenco *dei pertinenti organismi*.

* *GU: inserire la data: 24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.*

Emendamento 130

Proposta di regolamento Articolo 18

Testo della Commissione

Articolo 18

Emendamento

soppresso

Cooperazione tra organismi indipendenti di vigilanza

- 1. Gli organismi indipendenti di vigilanza si scambiano informazioni in merito al loro lavoro e ai loro principi e prassi decisionali al fine di facilitare un'applicazione uniforme del presente regolamento. A tal fine partecipano e collaborano all'interno di una rete che si riunisce periodicamente e quantomeno una volta all'anno. La Commissione partecipa ai lavori della rete e svolge un ruolo di coordinamento e di supporto.***
- 2. Gli organismi indipendenti di vigilanza cooperano strettamente per fornirsi assistenza reciproca nello svolgimento delle loro mansioni, tra cui la conduzione delle indagini necessarie per gestire reclami e controversie nei casi che vedono coinvolti i porti di differenti Stati membri. A tal fine, e sulla base di una richiesta circostanziata, un organismo indipendente di vigilanza comunica a un altro organismo indipendente di vigilanza le informazioni necessarie per consentire a tale organismo di adempiere agli obblighi che gli incombono in virtù del presente regolamento.***
- 3. Gli Stati membri provvedono affinché gli organismi indipendenti di vigilanza forniscano alla Commissione, su richiesta motivata di quest'ultima, le informazioni necessarie all'esecuzione dei suoi compiti. Le informazioni richieste dalla Commissione sono proporzionate rispetto all'assolvimento di tali compiti.***
- 4. Se le informazioni sono considerate riservate dall'organismo indipendente di vigilanza in conformità alla normativa nazionale e dell'Unione in materia di riservatezza commerciale, l'altro organismo indipendente di vigilanza e la Commissione assicurano il rispetto di tale riservatezza. Le informazioni di cui trattasi possono essere usate esclusivamente per lo scopo per cui sono state richieste.***
- 5. Sulla base dell'esperienza degli***

organismi indipendenti di vigilanza e delle attività della rete di cui al paragrafo 1, e al fine di assicurare una cooperazione efficiente, la Commissione può adottare principi comuni relativi a disposizioni adeguate per lo scambio di informazioni tra organismi indipendenti di vigilanza. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2.

Emendamento 131

Proposta di regolamento Articolo 19 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Ogni soggetto con interessi legittimi ha il diritto di presentare ricorso, presso un organo di appello indipendente dalle parti in causa, contro decisioni o singole misure adottate a norma del presente regolamento dalle autorità competenti, dall'ente di gestione del porto o *dall'*organismo ***indipendente di vigilanza***. L'organo di appello può essere un tribunale.

Emendamento

1. Ogni soggetto con interessi legittimi ha il diritto di presentare ricorso, presso un organo di appello indipendente dalle parti in causa, contro decisioni o singole misure adottate a norma del presente regolamento dalle autorità competenti, dall'ente di gestione del porto o ***da un organismo designato a norma dell'articolo 17***. L'organo di appello può essere un tribunale.

Emendamento 132

Proposta di regolamento Articolo 20 – comma 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione entro il ***1° luglio 2015*** e provvedono a dare immediata notifica delle modificazioni successive.

Emendamento

Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione entro il ...^{*} e provvedono a dare immediata notifica delle modificazioni successive.

* *GU: inserire la data: 24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.*

Emendamento 133

Proposta di regolamento Articolo 21

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 21

soppresso

Esercizio della delega

- 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.*
- 2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 14 è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato.*
- 3. La delega di potere di cui all'articolo 14 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.*
- 4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.*
- 5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 14 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare*

obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento 134

Proposta di regolamento Articolo 22

Testo della Commissione

Articolo 22

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Emendamento

soppresso

Emendamento 135

Proposta di regolamento Articolo 23

Testo della Commissione

Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento e gli effetti del regolamento corredata, se del caso, di proposte pertinenti.

Emendamento

Ai fini della valutazione del funzionamento e degli effetti del presente regolamento vengono presentate relazioni periodiche al Parlamento europeo e al Consiglio. Entro ... la Commissione presenta una prima relazione e, successivamente, relazioni periodiche a cadenza triennale corredate, se del caso, di proposte pertinenti. Le relazioni della Commissione tengono conto degli eventuali progressi realizzati dal comitato per il dialogo sociale nel settore portuale a livello dell'Unione.*

** GU inserire la data: quattro anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.*

Emendamento 136

Proposta di regolamento Articolo 25

Testo della Commissione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere **dal 1° luglio 2015**.

Emendamento

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere **da ...** *.

* **GU: inserire la data: 24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.**